



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**RENATA CONCEIÇÃO NÓBREGA SANTOS**

**AÇO E SUOR PELO AÇÚCAR E EM NOME DO PROGRESSO: 1ª SEÇÃO DA  
RECIFE SÃO FRANCISCO RAILWAY (Pernambuco, 1852-1859).**

**RECIFE/PE**

**2017**

RENATA CONCEIÇÃO NÓBREGA SANTOS

**AÇO E SUOR PELO AÇÚCAR E EM NOME DO PROGRESSO: 1ª SEÇÃO DA  
RECIFE SÃO FRANCISCO RAILWAY (Pernambuco, 1852-1859).**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
História da Universidade Federal Rural de Pernambuco como  
um dos requisitos para a obtenção do grau de Mestra..

**Orientadora:** Prof. Dr.<sup>a</sup> Vicentina Maria Ramires Borba

RECIFE/PE

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Sistema Integrado de Bibliotecas da UFRPE  
Nome da Biblioteca, Recife-PE, Brasil

S237a Santos, Renata Conceição Nóbrega

Aço e suor pelo açúcar e em nome do progresso: 1ª Seção da Recife São Francisco Railway (Pernambuco, 1852-1859) / Renata Conceição Nóbrega Santos. – 2017.

205 f. : il.

Orientador: Vicentina Maria Ramires Borba.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, BR-PE, 2017.

Inclui referências e anexo(s).

1. Escravidão 2. Ferrovia 3. Progresso 4. Trabalho I. Borba, Vicentina Maria Ramires, orient. II. Título

CDD 981.34



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**  
**SOCIAL DA CULTURA REGIONAL**

**BANCA EXAMINADORA**

Profª Drª Vicentina Maria Ramires Borba  
Orientadora- Programa de Pós-Graduação em História – UFRPE

Profª Drª Christine Paulette Yves Rufino Dabat  
Examinadora externa - Programa de Pós-Graduação em História – UFPE

Prof Dr Humberto da Silva Miranda  
Examinador interno – Programa de Pós-Graduação em História – UFRPE

## **RESUMO:**

Através do Decreto n. 1.030, de 07 de agosto de 1852, uma concessão imperial autorizou a construção de uma estrada de ferro na Província de Pernambuco, que seria empreendida pela Recife and São Francisco Railway Company. A norma fixou política de garantia de juros; permitiu a aquisição de bens livres de incidências tributárias; previu a desapropriação de terras; vedou a utilização de trabalhadores escravos; isentou do recrutamento e concedeu dispensa do serviço militar àqueles que trabalhassem na ferrovia. Sob o manto do discurso do progresso e da Nação, destacaram-se as ações do homem sobre a natureza e sobre o próprio homem, alterando condições políticas, sociais e a própria cartografia da região à época, mesmo diante da perpetuação da escravidão e dos elementos constitutivos da plantation açucareira – latifúndio, trabalho forçado e monocultura voltada à exportação. Políticos, investidores, engenheiros e trabalhadores integraram essas dinâmicas público-privadas, analisadas desde os debates parlamentares de autorização normativa, passando pela construção e funcionamento da 1ª seção da estrada de ferro. Construídos 31,5 km, a 1ª seção foi inaugurada e abreviou a trajetória entre Cinco Pontas (Recife) e vila do Cabo. Verificou-se diversidade e precariedade dos estatutos formais dos trabalhadores, dentre eles recrutas e desertores, que abriram caminhos, bateram dormentes e firmaram trilhos daquela ferrovia. O Imperador Dom Pedro II, após experimentar a estrada, em 01 de dezembro de 1859, apontou em seu diário as impressões da paisagem, do engenheiro em chefe, dos trabalhadores e das oficinas. Foi a partir dessas várias alterações e artefatos deixados em registros históricos que esta dissertação analisou as dinâmicas estatais e privadas de construção da ferrovia. Verificou-se o papel do Estado na lógica produtiva de desoneração do capital e estudou-se trajetórias de engenheiros e analisou-se um plexo de trabalhadores de condições variadas no intervalo aberto que se desenhava entre o trabalho não livre e o tecnicamente livre, compondo-se uma amostra da história do trabalho e dos seus padrões de exploração.

**Palavras chave:** escravidão, ferrovia, progresso, trabalho.

**ABSTRACT:**

With the Decree n. 1,030, dated August 7, 1852, an imperial concession authorized the construction of a railroad in the province of Pernambuco, to be undertaken by Recife and São Francisco Railway Company. The norm established an interest guarantee policy; allowed the acquisition of goods free of tax incidents; predicted the expropriation of lands; prohibited the use of slave labor; exempted from recruitment and granted exemption from military service to those working on the railroad. Under the cover of the discourse of progress and of the Nation, the actions of man on nature and on man himself were highlighted, changing social political conditions and the cartography of the region at the time, even in the face of the perpetuation of slavery and the elements constitutive of sugar plantations – big lands (latifundio), forced labor and monoculture aimed at exports. Politicians, investors, engineers and workers have integrated these public-private dynamics, analyzed from the parliamentary debates of normative authorization, to the construction and operation of the 1st section of the railway. Built 31.5 km, the first section was inaugurated and shortened the trajectory between Cinco Pontas (Recife) and Cabo village. There was diversity and precariousness of the formal statutes of the workers, among them recruits and deserters, who opened paths, beating sleepers and fixing rails of that road. Emperor Dom Pedro II, after experiencing the road, on December 1, 1859, pointed out in his diary the impressions of the landscape, the engineer in chief, the workers and the workshops. It was from these various alterations and artifacts left in historical records that this dissertation analyzed the state and private dynamics of railroad construction. The role of the state in the productive logic of capital relief was examined and the trajectories of engineers were studied, and a plexus of workers of varying conditions was analyzed in the open interval that had been drawn between not free and technically free work, a sample of the work history and its patterns of exploitation.

**Keywords:** slavery, railroad, railway, progress, work.

## Sumário

Introdução.....	7
Capítulo 1.....	22
<b>PAISAGENS VISTAS DAS JANELAS DO TREM: “LABORING LANDSCAPES” - DIÁLOGO COM THOMAS D. ROGERS.</b> .....	22
<b>1.1 Desenhando o cenário: topografia, sociedade e política.</b> .....	33
<b>1.2 Conectando os locais de produção aos centros de consumo: Wallerstein e o sistema-mundo.</b> .....	38
<b>1.3 Açúcar e escravidão: um passado contínuo, a seguir sobre trilhos</b> .....	45
<b>1.4 Antes dos planos de viação imperiais, a RSF e “O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil”: uma leitura de Cristiano Ottoni.</b> .....	53
<b>1.5 Viajante na “Laboring Landscapes”: Charles Blachford Mansfield, um químico vitoriano nos canaviais da província de Pernambuco.</b> .....	58
Capítulo 2.....	64
<b>A CONCESSÃO DA FERROVIA NAS GARGANTAS DO SENADO.</b> .....	64
<b>2.1 Os senadores, Senhores do açúcar, e as falas do Senado do Império: escravocratas optando pelo trabalho dito livre e disputando ferrovias.</b> .....	67
<b>2.2 Obras públicas, empreendimentos privados: a promiscuidade de interesses do affaire público-privado.</b> .....	87
<b>2.3 E o que enunciava a legislação?</b> .....	92
<b>2.3.1 Lei de Terras e Código Comercial.</b> .....	93
<b>2.3.2 A aquisição de bens sem ônus aduaneiro: trilhos, máquinas e carvão. A aquisição de dinheiro mediante garantia: juros imperiais e provinciais.</b> .....	95
<b>2.3.3 Trabalhadores: dispensa do recrutamento, isenção do serviço militar e vedação ao uso de escravos nas obras da ferrovia.</b> .....	97
Capítulo 3. ....	99
<b>O SUOR NAS PICADAS E NOS TRILHOS: LABORING LANDSCAPES E FERROVIAS DO AÇÚCAR.</b> 99	
<b>3.1 Ser e fazer-se trabalhador: a teoria a partir da prática. O ‘tino do mato’ e o engenheiro de ‘formação’.</b> .....	101
<b>3.2 Distinção e dominação: a academia para perpetuar o ‘defeito mecânico’</b> .....	105
<b>3.3 Arte, engenharia e trabalho: distinguir, ordenar e dominar a produção.</b> .....	107
<b>3.4 Alguma engenharia: ciência, economia e política.</b> .....	110
<b>3.4.1 O engenheiro em chefe Michael Andrews Borthwick: a ciência e o capital.</b> .....	112
<b>3.4.2 O engenheiro ‘nascido’ brasileiro Cristiano Benedito Ottoni: a ciência e a política.</b> ....	126
<b>3.4.3 O engenheiro ‘naturalizado’ brasileiro HENRIQUE AUGUSTO MILET: a ciência, a política e o capital.</b> .....	145
Capítulo 4. ....	161

<b>A COMPOSIÇÃO HUMANA NAS FRENTES DE TRABALHO DA 1ª SEÇÃO DA RSF: DESENHANDO O CENÁRIO.....</b>	<b>161</b>
<b>4.1 Trabalhadores brasileiros, nascidos ou não: recrutar, engajar e produzir.....</b>	<b>163</b>
<b>4.2 Quebras contratuais e o recrutamento militar na composição das <i>laboring landscapes</i> no Norte do Império do Brasil: violando as regras e mantendo as práticas, enquanto não se editam novas regras para antigas práticas.....</b>	<b>167</b>
<b>4.3 Diálogos com Sidney Chalhoub: dimensão da(s) escravidão(s), dimensão da(s) liberdade(s). Diálogos com Sidney Mintz: Era um proletário da estrada de ferro um escravo na cadeia produtiva da plantação?.....</b>	<b>174</b>
<b>4.4 Uma breve cartografia do recrutamento militar no Império do Brasil: de onde vem e para onde vão os recrus; liberdades assistidas (e vigiadas); recrutamento forçado, formação e o papel do Estado na desoneração do capital; excesso de prazo; deserção.....</b>	<b>183</b>
<b>4.5 <i>Um desertor vai a leilão</i>: o crime de reduzir pessoa livre à condição de escravo, mas o que seria a liberdade, e o que fora a escravidão? Liberdades e escravidões.....</b>	<b>187</b>
<b>Considerações finais.....</b>	<b>195</b>
<b>“UM DESERTOR VAI A LEILÃO”: CRIME DE REDUZIR PESSOA LIVRE À CONDIÇÃO DE ESCRAVO, MAS O QUE É LIBERDADE E O QUE É ESCRAVIDÃO? .....</b>	<b>195</b>
<b>Referências.....</b>	<b>200</b>
<b>ANEXO – Mapas, desenhos, fotografias e figuras reproduzidas em menor escala ao longo do trabalho.....</b>	<b>206</b>



## Introdução

Até a estação dos Guararapes 12 minutos, e depois passamos pela estação de Pontesinha, altura de Barra de Jangada, á esquerda formada pela confluencia para o mar de Jaboatão e Pirapama, estação da Ilha.<sup>1</sup>

Província de Pernambuco, 1 de Dezembro de 1859. Véspera do trigésimo quarto aniversário natalício de Dom Pedro II. O arrebol matutino acompanhou o Augusto Soberano até a estação das 5 Pontas, donde suas vistas viajariam através das janelas do trem. Tomou acento no único vagão dito de 1ª classe da *Recife São Francisco Railway* (RSF) e, após 37 minutos de deslocamento na estrada de ferro, chegou à vila do Cabo. O sol fazia pender réstia de 7 horas, pouco mais ou menos.

Palácio do Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1852. O Decreto n. 1.030 fora sancionado com a “Rubrica de Sua Magestade o Imperador”.<sup>2</sup> Concedeu aos irmãos ingleses Alfredo e Eduardo de Mornay “o privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos, para construcção unicamente de hum caminho de ferro, que deverá partir da Cidade do Recife e terminar na Povoação d'Agua Preta”.<sup>3</sup>

Daí contar-se-iam 7 annos, pouco mais ou menos, para que Dom Pedro II experimentasse um “caminho de 19 milhas inglesas ou 4,75 legoas”<sup>4</sup> na Província de Pernambuco.

Em 1852, Dom Pedro II se declarara à Província de Pernambuco desejoso de “promover quanto (...) possível (...) os meios de mais facil communicacão entre os pontos do seu territorio”. O Monarca vislumbrara naquele caminho de ferro ao Norte do Império um fator de “desenvolvimento de sua industria agricola”.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 71

<sup>2</sup> Excerto da parte das assinaturas do Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852. O decreto tinha amparo em norma geral enviada pelo legislativo e sancionada 42 dias antes pelo Imperador: Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852.

<sup>3</sup> Excerto da ementa do Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852.

<sup>4</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 71.

<sup>5</sup> Na parte preambular do Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852, constaram rios e povoações por onde se pretendia fixar o traçado do caminho de ferro: “partindo da Cidade do Recife, e passando pelo rio Serinhaem, na confluencia deste com o Aramaragi, e pelas Povoações de Agua Preta e Garanhuns, vá terminar em hum dos pontos da extensa navegacão do rio de S. Francisco”. , até alcançar áreas navegáveis do rio São Francisco. O decreto, observada a reserva do que o Imperador declarou ser

Os rios e povoações inicialmente propostos para sulear<sup>6</sup> o traçado da estrada de ferro, que deveria “terminar em hum dos pontos da extensa navegação do rio de S. Francisco”, foram expressamente referidos na parte preambular do Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852. Todavia, observando a reserva do que o Imperador entendia ser possível, a construção foi autorizada naquele momento apenas até Água Preta.

O caminho de ferro serpentearia<sup>7</sup> terras e rios da lavoura da cana de açúcar que se estabelecera na paisagem da Província de Pernambuco havia dois séculos<sup>8</sup>, pouco mais ou menos:

---

possível, atenderia uma região açucareira estabelecida na mata sul de Pernambuco há dois séculos, pouco mais ou menos, de modo que se limitou a contratar com os de Mornay uma estrada de ferro até Água Preta.

<sup>6</sup> Utilizou-se o verbo ‘sulear’, que se encontra em *Pedagogia da Esperança: um reencontro com a pedagogia do oprimido*, de Paulo Freire, na variante “suleá-los” (sulear a eles), contendo nota explicativa de Ana Maria Araújo Freire, nos seguintes termos: “Paulo Freire usou esse termo que na realidade não consta dos dicionários da língua portuguesa, chamando a atenção dos(as) leitores(as) para a conotação ideológica dos termos nortear, nortear-lo, nortear-se, orientação, orientar-se e outras derivações. Norte é Primeiro Mundo. Norte está em cima, na parte superior, assim Norte deixa “escorrer” o conhecimento que nós do hemisfério Sul “engolimos sem conferir com o contexto local” (cf. Marcio D’Olme Campos, “A arte de sulear-se”, in Teresa Scheiner, (org.), *Interação museu-comunidade pela educação ambiental*, manual de apoio ao curso de extensão universitária. Rio de Janeiro: Uni-Rio/Tacnet Cultural, 1991). Quem primeiro alertou Freire sobre a ideologia implícita em tais vocábulos, marcando as diferenças de níveis de “civilização” e de “cultura”, bem ao gosto positivista, entre o hemisfério Norte e o Sul, entre o “criador” e o “imitador” foi o físico supracitado — Marcio Campos —, atualmente dedicado à etnociência, à etnoastronomia e à educação ambiental” (FREIRE, Paulo *Pedagogia da Esperança: um reencontro com a pedagogia do oprimido*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997, p. 112-3). Entre os artigos de Marcio D’olme Campos, autor referido por Paulo Freire (nos agradecimentos da obra) e Ana Maria Araújo Freire (notas explicativas), há interessante estudo crítico sobre o uso equivocado da expressão ‘nortear’ no caso de se estar no hemisfério sul, uma vez que a estrela *Polaris* ou do Norte só é vista do hemisfério norte, onde não se vê, em contrapartida, o Cruzeiro do Sul (CAMPOS, M. D. Sulear vs. Nortear: representações e apropriações do espaço entre emoção, empiria e ideologia. in: *Série Documenta*. Ano VI, n.8. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997. p. 41-70).

<sup>7</sup> Ademar Benévolo, em *Introdução à História Ferroviária*, obra clássica da historiografia ferroviária brasileira, utilizou, em vários trechos da obra, variantes do verbo ‘serpentear’ para se referir aos movimentos que os traçados ferroviários assumiram no Brasil. Os caminhos de ferro seguiram serpenteando determinadas regiões a fim de atender demandas privadas ali existentes: “Centenas de quilômetros de estradas foram construídas para satisfazer colégios eleitorais ou zonas de influência pessoal, para valorizar propriedades privadas, para beneficiar ‘minha terra natal’, justificando-se a ironia de uma definição que ficou célebre: ‘estrada de ferro no Brasil é o lugar geométrico dos pontos de maior influência política’. Um caso escandaloso — já foi focalizado por Gilberto Freyre, em *Ingleses no Brasil* — foi o traçado da estrada D. Pedro II, construindo-se desnecessariamente grandes pontes sobre o Paraíba, para os trilhos beneficiarem os magnatas do café serpenteando de uma margem para a outra”. (BENEVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953 p. 23)

<sup>8</sup> A temporalidade colonial da sacaricultura em solo ameríndio e alguns efeitos desse processo foram objeto de análise de Christine Rufino Dabat: “Desde os primórdios do Brasil Colônia, a implantação e o desenvolvimento da sacaricultura em terra americana consistiu na conquista pelos europeus de áreas extremamente férteis, num processo tão contínuo quanto devastador para os habitantes e o quadro natural. Ela resultava de fluxos e determinações de uma economia quadricontinental, para não dizer globalizada. As modalidades de sua instalação seguiram demandas, experiências e técnicas determinadas alhures e excepcionalmente modernas” (DABAT, Christine Rufino. *Moradores de engenho. Estudo sobre as relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 55). Caio Prado Júnior, tratando da história da economia do Brasil Colônia, destacou o relevo da

Havendo-Me representado Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay ácerca da utilidade da construcção de huma estrada de ferro na Provincia de Pernambuco, que, partindo da Cidade do Recife, e passando pelo rio Serinhaem, na confluencia deste com o Aramaragi, e pelas Povoações de Agua Preta e Garanhuns, vá terminar em hum dos pontos da extensa navegação do rio de S. Francisco, pedindo, para a incorporação de lima Companhia que realise a referida estrada, o privilegio autorizado pela Lei de 26 de Junho de 1852; e Desejando promover quanto for possível, em beneficio da agricultura e do commercio da Provincia de Pernambuco, os meios de mais facil communicação entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento: Hei por bem Conceder-lhes o privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos, para construcção unicamente de hum caminho de ferro, que deverá partir da Cidade do Recife e terminar na Povoação d'Agua Preta (...).<sup>9</sup>

O açúcar, “que se vendia em boticas, pesado aos gramas”<sup>10</sup> até o século XVI, encontrara lugar de destaque nestes solos desde os tempos do Brasil Colônia. No Império, seu status se manteve preservado e a *plantation*<sup>11</sup> açucareira se aperfeiçoaria tecnologicamente,<sup>12</sup> perpetuando, porém, os seus elementos constitutivos: o latifúndio, o trabalho forçado e a monocultura voltada à exportação.

O caminho de ferro atenderia àquela “indústria de ponta da Época Moderna”<sup>13</sup>, conservando os elementos que a constituíam e até mesmo dando a possibilidade de

---

lavoura da cana de açúcar e o valor comercial do açúcar no mercado, descrevendo as expansões geográficas do plantio e barreiras naturais encontradas nessa expansão: “Durante mais de século e meio a produção do açúcar (...) representará praticamente a única base em que assenta a economia brasileira. Aliás, sua importância, mesmo internacional, é considerável. Até meados do séc. XVII o Brasil será o maior produtor mundial de açúcar, e é somente então que começarão a aparecer concorrentes sérios: as colônias da América Central e Antilhas. Contando com tal fator, a colonização brasileira (...) desenvolveu-se (...), estendendo-se cada vez mais para novos setores. E cada extensão corresponde efetivamente a um alargamento da área canavieira. Os dois grandes núcleos iniciais estão (...) na Bahia e em Pernambuco. (...) De Pernambuco, a colonização se alargou para o sul e o norte, acompanhando sempre a fímbria costeira; para o interior esbarraria com a zona semi-árida do sertão nordestino. Na direção setentrional interrompe-se a expansão no Rio Grande do Norte; além, desaparecem os solos férteis, que são substituídos por extensões arenosas impróprias para qualquer forma de agricultura” (PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004, p. 38-9).

<sup>9</sup> Excerto da parte preambular do Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852.

<sup>10</sup> PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004, p. 32.

<sup>11</sup> A categorização do termo foi elaborada por Sidney Mintz e Eric Wolf, no artigo *Fazendas e Plantações na Meso-América e nas Antilhas*, publicado pela primeira vez em 1957 e traduzido no Brasil em 2010, na coletânea *O poder amargo do açúcar: produtores escravizados, consumidores proletarizados*, organizada e traduzida por Christine Rufino Dabat e publicada pela Editora Universitária da UFPE.

<sup>12</sup> Sobre a modernização da indústria açucareira em Pernambuco, EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro e Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977.

<sup>13</sup> DABAT, Christine Rufino. *Moradores de engenho. Estudo sobre as relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 55.

serem melhor aproveitados. O barateamento dos custos de transporte do açúcar, que precisava sair do engenho ao porto, atrelado ao uso direto de novas tecnologias a vapor no beneficiamento da cana, diminuiria os gastos com frentistas e intermediários<sup>14</sup> e liberaria parte da mão de obra da plantação<sup>15</sup> açucareira.

Concorde à modernidade imperial e aos propósitos de um Império, na medida em que esse melhoramento, além de desenvolver a dita indústria agrícola, integrava e preservava a unidade territorial e simbolizava um dos maiores avanços das Nações civilizadas.<sup>16</sup> A estrada de ferro era o progresso. Fruto da razão, ela materializava o poder do homem sobre o tempo e sobre a natureza, da qual ele se dissociava para ordenar e dominar.

Sem pretensão de se desfazer dos elementos que configuravam a plantação açucareira, especialmente o dito “elemento servil”, as elites<sup>17</sup> buscavam compatibilizar a manutenção de suas redes de poder ao projeto de Nação brasileira<sup>18</sup> que, embora moderno, deveria ser conservador das relações estabelecidas.

Na paisagem da Província de Pernambuco, a plantação e a escravidão continuariam transcorrendo em longa duração<sup>19</sup> e garantiriam sua inserção na condição

---

<sup>14</sup> Sobre o transporte do açúcar em Recife no século XIX, AROUCHA, Davi Costa. *A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife do Século XIX*. Monografia – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Graduação em História, 2014.

<sup>15</sup> Em relação ao termo ‘plantação’ na condição de correlato à ‘plantation’, Christine Rufino Dabat, responsável pela tradução do artigo de Sidney Mintz que categorizou a expressão, esclareceu que “o autor autorizou a utilização da palavra ‘plantação’ para ‘plantation’ por terem ambos os termos amplitudes semânticas similares” (DABAT, Christine Rufino. *Moradores de engenho. Estudo sobre as relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 415, n. 706).

<sup>16</sup> Sobre o processo de individuação da Nação brasileira no Brasil do século XIX, que mirava as Nações civilizadas como modelo e, com isso, colocava o projeto imperial no caminho rumo ao progresso e à civilização, artigo de Ilmar Rohloff de Mattos, *Pensar um Império*, em GESTEIRA, Heloisa Meireles; CAROLINO, Luís Miguel; MARINHO, Pedro (orgs.). *Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil, séculos XVI ao XIX*. São Paulo: Paz e Terra, 2014, p. 17-43.

<sup>17</sup> Não obstante não seja propósito deste estudo uma revisão específica de estudos das elites, a expressão foi utilizada tendo por parâmetro conceitual o trabalho de José Murilo de Carvalho acerca da elite política imperial, bem como as ponderações trazidas por Jonas Moreira Vargas no tocante às redes de influência na Corte e nas Províncias, inclusive a parentela, para manutenção e composição dessas elites (CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; VARGAS, Jonas Moreira. *Entre a Paróquia e a Corte: a elite política do Rio Grande do Sul (1850-1889)*. Santa Maria: UFSM, 2010).

<sup>18</sup> Sobre a construção do Estado e da concepção de nação brasileira que preservasse as forças de dominação e controle sem alterações significativas, o trabalho de SLEMIAN, Andrea. PIMENTA, João Paulo. *O “nascimento político” do Brasil: as origens do Estado e da nação (1808-1825)* 2003. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

<sup>19</sup> Acerca da temporalidade, a expressão utilizada é remissiva à categoria de longa duração estudada e categorizada por Fernand Braudel (BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editorial Presença, 1972 [1958], p. 21-9).

de produtora voltada ao mercado consumidor de açúcar no sistema da economia-mundo.<sup>20</sup> Prevalendo o modo produtivo, perpetuar-se-iam o poder de mando dos senhores do açúcar e o dever de obediência dos que estavam a eles submetidos, sem que isso significasse um paradoxo ao discurso do progresso, já que mantida a coerência da ideologia das *laboring landscapes*.<sup>21</sup> Em todo caso, o estatuto do trabalhador escravo seria objeto de alongadas discussões políticas a fim de se construir uma solução jurídica negociada que minimizasse os riscos de mudança efetiva nas configurações sociais existentes.

No discurso do progresso, a modernidade se apresentava e pedia passagem. Nações e nacionalismos ganhavam forma e força ao longo dos séculos XVIII e XIX.<sup>22</sup> Os avanços tecnológicos estavam inseridos nesse processo e os transportes a vapor, além de encurtar distâncias entre produção e consumo, materializavam os anseios de prosperidade e civilização.

As ferrovias cruzariam as *laboring landscapes* enquanto manifestação do desejado progresso moderno. Esse, em princípio, não incluía a escravidão. A Inglaterra, formalmente amiga do Brasil desde a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, seguiria firme no propósito de ampliar seus investimentos e, para tanto, reforçaria sua política internacional de desarticulação do tráfico de escravos.

Além do rígido controle mantido pela Inglaterra no monitoramento do fluxo de trabalhadores africanos deportados<sup>23</sup> através do Atlântico, o capital inglês teria restrições, ao menos formais, ao trabalho escravo.

Pernambuco receberia a RSF, segunda estrada de ferro do Império, primeira a ser empreendida por companhia inglesa e, nos termos das condições contratadas a partir do

---

<sup>20</sup> WALLERSTEIN, Immanuel. *O capitalismo histórico*. Brasília: Brasiliense, 1985.

<sup>21</sup> Thomas D. Rogers, ao estudar a perspectiva da elite política e canavieira em Pernambuco, forjou o conceito de *laboring landscapes*. Detectou que o imaginário das elites, atrelando os elementos propriedade, terra e trabalho, teria pouca margem à dissociação dos mesmos, o que perpetuaria o trabalhador em status de propriedade semelhante ao da terra e, por isso mesmo, em estreita ligação a ela. Assim, a visão de paisagens que trabalham seria resultante da objetificação do trabalhador e de sua indistinção da terra, ambos integrantes, na origem, do mesmo patrimônio jurídico do senhor da plantação. ROGERS, Thomas D. *Laboring Landscapes: The Environmental, Racial, and Class Worldview of the Northeastern Sugar Elite, 1880s-1930s*. in. *Luso-Brazilian Review*, 2009, 46:2, p. 22-53, 2009. UNICAMP, 1977.

<sup>22</sup> HOBBSBAWM, Eric. *A questão do nacionalismo: nações e nacionalismo desde 1780*. Lisboa: Terramar, 1998.

<sup>23</sup> A terminologia “trabalhadores africanos deportados” foi proposta no Encontro de Dakar, em novembro de 2016, na primeira edição das Oficinas de Pensamento, onde participaram estudiosos associados às propostas de estudos pós-coloniais e de descolonização do Professor Achille Mbembé. O evento foi noticiado, dentre outros, no *Le Monde Afrique*, de 28 de outubro de 2016.

Decreto n. 1.030, de 7 de agosto de 1852, proibida de utilizar a mão de obra de escravos em suas frentes de trabalho. Serpentearia a plantação açucareira escravista, mas seu regime jurídico previa modalidades de contratação de trabalhadores que vedavam o uso de escravos e é nesse plexo de forças e estatutos jurídicos da mão de obra que teve lugar a pesquisa, na medida em que a hipótese de comunicação<sup>24</sup> desses estatutos era uma hipótese sensível naquele contexto.

Aprovado o projeto da RSF, datado de 1853, as obras da 1ª seção seriam inauguradas no dia 7 de setembro de 1855, em alusão aos 33 anos da Independência do Brasil. Um termo formal de início das obras, muitos vivas e brindes em nome do progresso e da civilização.

Até o dia 8 de fevereiro de 1858 haveria trabalho na 1ª seção da RSF, que seria inaugurada com as devidas ressalvas do engenheiro fiscal. Isso, todavia, não impediu de o evento ser reverenciado. Outros tantos vivas e brindes se repetiram em nome do progresso e da civilização: “O dia 8 de fevereiro de 1858 será um dos mais esplendidos do nosso horizonte, e marcará nos annaes de Pernambuco uma das épocas mais gloriosas da sua civilização. Avante, oh Pernambuco! a carreira do progresso está aberta!”<sup>25</sup>

O traçado contava com 31,5 km de trilhos que aceleravam o trajeto entre Cinco Pontas (Recife) e vila do Cabo. Sobre eles, em 1 de dezembro de 1859, teve lugar Sua Majestade, o Imperador Dom Pedro II.

Dos 37 minutos gastos no trajeto, os registros de suas impressões diziam respeito às *laboring landscapes* que suas vistas alcançaram. Foram referidos engenhos, fábricas, oficinas, acidentes geográficos e nominados os respectivos proprietários por onde serpenteavam os trilhos:

Ilha, engenho do Pessoa Cavalcanti – onde por contrato tem a companhia a sua fabrica por maquinismo movido a vapor, de fazer

---

<sup>24</sup> Estudos de Sidney Chalhoub que verificaram a precariedade de condição livre ou escravo serviram de sul a esta pesquisa, da mesma forma que as análises de Sidney Mintz em *Era o escravo da plantação um proletário?*, que investigou acerca da possibilidade de comunicação dos estatutos de trabalhadores não livres e tecnicamente livres quando integram um mesmo processo produtivo. No caso de Sidney Mintz, o artigo, conforme esclarece o autor no prólogo da coletânea publicada em 2010 no Brasil, foi escrito atendendo a desafio científico feito por Wallerstein, outro pesquisador que sulea o presente estudo: CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012; MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar. Produtores escravizados, consumidores proletarizados*. Org. e Trad. Christine Rufino Dabat, Recife, Editora Universitária UFPE, 2010; WALLERSTEIN, Immanuel. *O capitalismo histórico*. Brasília: Brasiliense, 1985.

<sup>25</sup> *Diário de Pernambuco*, 10 de fevereiro de 1858.

tijolo, sendo bom o barro; rio Pirapama com sua ponte de ferro á esquerda; do mesmo lado Siquerias e as barreiras do Cabo de Santo Agostinho; do lado direito mais adiante Engenho do Visconde a Boa-Vista; cassa-grande de vivenda com capela no centro da fachada; do lado esquerdo, Engenho Santo Inacio de Luís Felipe de Sousa-Leão; do lado direito mais adiante Engenho-Novo do Portela; e mais longe sobre uma bonita encosta o engenho Barbalho, em cujas terras estão as oficinas da Compahia, e enfim Cabo, onde chegamos com 37 minutos de caminho de 19 milhas inglesas ou 4, 75 legoas.<sup>26</sup>

O recorte deste estudo observou, pois, o planejamento e construção da 1ª seção da RSF, tomando por objeto específico os trabalhadores que construíram aqueles primeiros 31,5 km. Partindo desse questionamento e percebendo as várias formas de articulação das elites, bem como os modos de utilização de mão de obra, independentemente da condição de liberdade ou escravidão, a pesquisa se propôs a verificar, através das fontes históricas, em que medida houve alternâncias ou mesmo intersecções desses estatutos jurídicos, na medida em que o trabalho na Província de Pernambuco à época era desempenhado por trabalhadores de condição variada, isto é, não livres e tecnicamente livres.

As *laboring landscapes* estavam constituídas e se perpetuavam. A pesquisa examinou os discursos do Senado do Império e as relações entre os Senadores, aproximando-os mais das suas terras ou da terra de sua parentela do que das Províncias que representavam. Nos meandros da política, os interesses particulares dos políticos que se tornavam acionistas da companhia e se utilizavam de informações privilegiadas no resgate e troca de ações.

Ao passo em que as fontes eram indagadas, ou novas fontes eram analisadas, o cenário entre 1852 e 1859 passou a ser desenhado com outros componentes. Para além das obras públicas geridas na supremacia do interesse privado, destacou-se o protagonismo do Estado na desoneração do capital, na expropriação de liberdade de nascidos livres, na formação e qualificação da mão de obra.

A cada fonte revisitada ou encontrada, o objeto de pesquisa apresentou seus mosaicos, sendo possível verificar aproximações e distanciamentos da condição desses trabalhadores, o que evidenciou múltiplas liberdades e escravidões.

---

<sup>26</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 71

O estudo permitiu, pois, preencher-se uma lacuna<sup>27</sup> historiográfica acerca de quem integrou as frentes de trabalho da 1ª seção da RSF e de como seriam as resultantes das relações de forças estabelecidas com a construção da ferrovia naquele cenário produtivo da plantação açucareira da Província de Pernambuco.

Através do exame de fontes documentais ainda não exploradas, foi redimensionado o alcance de conceitos monolíticos de liberdade e escravidão, uma vez que se verificou a presença concreta de recrutas isentos e desertores fugados do Estado dentre os trabalhadores da estrada de ferro.

Dentre as fontes examinadas, destacaram-se as atas do Senado do Império, mapas e desenhos do período, fotografias de Auguste Stahl, atos oficiais publicados no *Diario de Pernambuco*, notícias e artigos veiculados à época, manuais de engenharia do século XIX e em outras obras editadas no mesmo período, além do acervo disponível no Arquivo Público Estadual João Hemerenciano em Pernambuco (APEJE – PE) relativo às Ferrovias (EF) e à documentação de Marinha (Capitania do Porto e Arsenal da Marinha).

É de se registrar a substancial importância do acervo digital que se encontra nas bases de dados do Arquivo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABN – RJ) e que contém a maior parte das edições de periódicos do século XIX consultados. Imagens atribuídas a Auguste Stahl foram acessadas tanto em tal acervo digital, quanto dentre as digitalizadas pelo Instituto Moreira Sales.<sup>28</sup> Relatórios de Ministros do Império e de Presidentes de Província também se encontram dentre as fontes utilizadas.

No capítulo 1, a investigação se debruçou na análise da integração da ferrovia, assim como seus trabalhadores e os que estavam às margens do caminho de ferro, às *laboring landscapes* da elite canavieira, tendo por referência os estudos de Thomas D.

---

<sup>27</sup> No tocante às ferrovias no Norte do Império e, especialmente, no que diz respeito à RSF, Josemir Camilo de Melo é responsável por produção historiográfica expressiva. Além de sua tese de doutorado, *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*, defendida no Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, em 2000, o pesquisador publicou outras obras sobre o assunto. A mais recente, *A primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway*, foi lançada pela da Companhia Editora de Pernambuco – CEPE, em agosto de 2016, e trata especificamente da linha que compõe parte do objeto desta pesquisa. No caso de Josemir Melo, a abordagem se detém de modo mais denso na composição acionária da companhia inglesa e nos dados econômicos que envolveram sua construção e operação. Todavia, o enfoque da presente pesquisa trilhou na investigação de outras relações dadas na RSF, com recorte temporal específico e relativo à construção da 1ª seção da ferrovia e priorizando o exame de outros registros documentais e acrescentando à composição do quadro de trabalhadores da construção da 1ª seção da RSF outros atores distintos e de condição formal diversificada.

<sup>28</sup> Importante trabalho acerca do acervo desse fotógrafo em LAGO, Bia Correia do. *Augusto Stahl: obra completa em Pernambuco e Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Capivara, 2001.



Rogers que verificou na representação das classes dominantes as *laboring landscapes*. Em estudo feito na mesma região da *plantation* açucareira pernambucana, o autor detectou a permanência da não dissociação entre a terra e o trabalhador, ambos objetificados e submetidos ao poder de mando dos senhores da plantação da cana de açúcar. Fotografias de Auguste Stahl e cartas escritas por destacado químico vitoriano, bem como desenhos por ele esboçados nessas epístolas, integraram os artefatos históricos examinados no Capítulo 1, onde também houve o aprofundamento de questões teóricas referenciais ao presente estudo, especialmente as que guardam relação com produção e consumo do açúcar e a integração dessas relações no sistema economia-mundo: Sidney W. Mintz, Eric Wolf e Immanuel Wallerstein.

A investigação relativa à escravidão e ao regime escravista teve lugar no Capítulo 1 e se manteve em outros capítulos, sendo retomada de modo significativo no Capítulo 4 desta pesquisa. O sul acadêmico dessas análises foi a obra de Sidney Chalhoub, que deu lastro teórico às perspectivas de precariedade das condições de liberdade e de escravidão.

O Capítulo 2 examinou fontes clássicas, quais sejam, leis, debates parlamentares, exposição de motivos de falência a credores. Nos discursos ali registrados, verificou-se que os senadores se utilizavam de regras formais de regulamentação das sessões do Senado do Império – pedido de adiamento, pedido de urgência, apresentação de emendas, dentre outras – desviando a finalidade das mesmas e, com isso, tentavam suspender votações, alterar a ordem do dia, atrasar apreciações ou submeter propostas de seu interesse.

Também a partir das atas do Senado do Império, observou-se a referência recorrente a expressões que remetiam ao discurso do progresso, nele incluídos os melhoramentos materiais (navegação a vapor, estradas de ferro etc.). Tais melhoramentos, embora servissem de argumento em favor de um suposto interesse público, visavam a atender uma gama de interesses privados, de modo que ao governo era dado o papel de desonerar o capital. Regine Robin<sup>29</sup> subsidiou o tratamento dos dados no que diz respeito à totalização de vocábulos e qualificação dos discursos dos Senadores.

---

<sup>29</sup> ROBIN, Regine. *História e Linguística*. São Paulo: Cultrix,. 1973.

Ainda no Capítulo 2, examinaram-se as relações mantidas entre a elite política da Corte e sua parentela da Província, especialmente no que diz respeito à propriedade de terras a serem beneficiadas pelo projeto da RSF. Embora não se tenha aplicado os métodos da prosopografia, a abordagem de Jonas Moreira Vargas<sup>30</sup> acerca da elite política do Rio Grande do Sul (1850-1889) e de suas redes de influência, desde a Corte até as Províncias de origem, inspiraram o esforço acadêmico levado a efeito na presente pesquisa quanto às conexões e redes dos Senadores do Império e suas Paróquias.

Foi feito o levantamento da composição do Senado do Império nas 8<sup>a</sup> e 9<sup>a</sup> legislaturas, com a finalidade de se aferir indícios do grau de influência da Província de Pernambuco naquela instância vitalícia da Corte, a partir dos seguintes dados dos senadores: local de nascimento (ou de relações familiares), local pelo qual ocupara a vaga senatorial e mobilidade. No caso da mobilidade, mesmo se tratando de cargo vitalício, a criação de novas vagas ou o óbito de senadores importava fluxo nas cadeiras do Senado.

Conhecendo-se a legislação, no seu aspecto material, bem como considerando as discussões que subsidiavam a edição dessas normas, o Capítulo 2 elenca os mecanismos legais de desoneração do capital na construção da estrada de ferro, a exemplo das isenções fiscais, desoneração de importações, desapropriação e terras, considerando-se a força de trabalho naquele contexto produtivo como uma das preocupações dos empresários e mesmo do Estado e, com isso, anunciando a abordagem a ser aprofundada nos Capítulos 3 e 4.

Estes se apresentaram como indagação inicial da pesquisa, que de partida propôs identificar trabalhadores que tivessem trabalhado na construção da 1<sup>a</sup> seção da RSF. Nos Capítulos 3 e 4, pois, apresentaram-se os seus a guiar o traçado deste caminho acadêmico. O Estado se revelou como instância frutífera às investidas do capital.

---

<sup>30</sup> Ao estudo do referido autor (VARGAS, Jonas Moreira. *Entre a Paróquia e a Corte: a elite política do Rio Grande do Sul (1850-1889)*. Santa Maria: UFSM, 2010), agregou-se a leitura artigo cujo objeto proposto fora o exame do perfil e das redes de sociabilidade de um dos destacados políticos Pernambucanos no período, Visconde de Camaragibe (ROSAS, Suzana Cavani. 'Um líder conservador no Império: perfil, atuação política e redes de sociabilidades do Visconde de Camaragibe, em Pernambuco e na Corte, entre as décadas de 1850-1860'. in.: XXVII Simpósio Nacional de História, 2013, Natal. *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História*. Natal: ANPUH-RN, 2013. v. 1). A partir da leitura do artigo, foram acessadas referências ali indicadas ainda não examinadas e que também serviram de elementos de reflexão a esta pesquisa: CADENA, Paulo Henrique Fontes. *Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado; trajetórias políticas dos Cavalcanti Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844)*. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, 2011; GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro, UFRJ, 1997.

Manuais de engenharia, Relatórios de engenheiros e periódicos sulearam as análises acerca da estruturação curricular e formação de uma força de trabalho técnica. Os engenheiros, inicialmente de carreira militar, apesar de se inserirem em um campo do conhecimento não restrito à teoria e estreitamente relacionado às noções de aplicação prática, teria na formação teórica e institucional sua legitimação e qualificação. Com isso, os trabalhos práticos ou manuais seriam distanciados da formação teórica e se perpetuariam dando ao prático o atributo do defeito mecânico. O defeito mecânico, assim como o defeito de sangue, eram condições que distinguiam artífices (trabalhadores manuais) e pessoas de parentela dita duvidosa. No caso do defeito de sangue, casamentos e heranças poderiam eximir a nódoa, todavia extirpar a condição de defeito mecânico seria ainda mais difícil. Observou-se uma possível permanência de desqualificadores do trabalho manual, dentre eles o da condição de defeito mecânico, o qual remonta suas origens ainda no período de Brasil Colônia.<sup>31</sup>

Na estruturação da formação dos engenheiros, houve a dissociação da engenharia militar em militar e civil, bem como a inclusão curricular da disciplina *Economia Política*. A engenharia estava sendo forjada enquanto campo de conhecimento moderno e afeto à vida civil, de modo que o Capítulo 3 analisou a engenharia nas dimensões da ciência, da política e do capital. Três engenheiros foram escolhidos para que suas breves trajetórias apontassem elementos da rede de trabalhadores qualificados articulada pela construção da 1ª seção da RSF. O Engenheiro em Chefe Borthwick, o engenheiro brasileiro Ottoni e o engenheiro Milet foram os eleitos.

As querelas científicas, a ocupação de espaços da política e a integração econômica a partir da plantação açucareira foram alguns dos elementos observados nos desdobramentos desses três personagens. Cada um a seu modo estava em consonância à modernidade do Império do Brasil. Borthwick assinava o projeto da RSF e sua carta de recomendação fora dada por ninguém menos que Robert Stephenson. Ottoni, que ainda

---

<sup>31</sup> Sobre defeito mecânico e defeito de sangue: SILVA, Maria Beatriz Nizza. *Ser Nobre na Colônia*. São Paulo: UNESP, 2005; MELLO, Evaldo Cabral de. *O nome e o sangue: uma parábola genealógica no Pernambuco colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. Tratando da Irmandade de São José do Ribamar, fundada em Pernambuco em 1735, Marcelo Mac Cord analisou-a especialmente a partir da primeira metade do século XIX e do estudo detectou uma amostra significativa das preocupações que os mestres artesãos carpinteiros, marceneiros, pedreiros e tanoeiros ali irmanados mantinham na preservação de distinção e reconhecimento de seus ofícios, o que se estruturava conforme tempo de dedicação ao trabalho e perícia demonstrada por cada um dos profissionais. MAC CORD, Marcelo. *Andaimos, casacas, tijolos e livros: uma associação de artífices no Recife, 1836-1880*. Tese (Doutorado em História) – Unicamp, 2009.

hoje é reverenciado como o pai das ferrovias brasileiras, comandou por 10 anos a ferrovia brasileira que primeiro teve contornos de uma empresa da administração pública que iria dar execução direta à obra e, mesmo após a sua saída, seria a maior e mais duradoura estrada de ferro do Brasil: Estrada de Ferro Dom Pedro II, futura Central do Brasil. Milet escrevia, opinava e era senhor de engenho, envolvendo-se em execução de obras de melhoramentos e em contratação de mão de obra e execução de estradas, ferrovias e canais, trilhou longa e diversificada trajetória.

No Capítulo 4, a investigação alcançou o objeto de partida, trilhando ao longo dos anteriores vários mosaicos que o integraram, complementaram e destacaram. Dos trabalhadores que firmaram os trilhos e bateram as dormentes da 1ª seção da estrada de ferro Recife São Francisco, anúncios, notícias e artigos em periódicos da época, bem como relatórios da companhia e fotografias das obras, compõem o manancial de fontes que permitiu conclusões acerca das dimensões de liberdades e escravidões nas frentes e trabalho da ferrovia. São retomados os referenciais teóricos iniciais, especialmente Thomas D. Rogers, Sidney Mintz e Sidney Chalhoub.

Um processo contendo quatro depoimentos, o ingresso na Casa de Detenção de um dos envolvidos e a sua soltura decorrente de *habeas corpus* foram o elemento constitutivo do último capítulo e da própria propositura inicial deste trabalho.

Fazendo-se um breve exame quanto aos serviços prestados às armas do Império Brasileiro, observou-se que a prática do recrutamento forçado se dava a fim de se preencher as fileiras das armas, mas submetiam os recrutas a trabalhos forçados na faina da caserna ou mesmo em obras públicas submetidas à execução da engenharia militar. Destarte, tanto a exploração excessiva do trabalho dos recrutas, quanto a captura dos mesmos a força, além da prorrogação reiterada do tempo máximo de serviço nas fileiras eram fatos geradores e ampliadores dos fluxos e redes de desertores e capturados.

Nesse fenômeno foi detectado um padrão de exploração estatal. O Estado preenchia as fileiras mais rasas da Força. Engajados, enquanto não se desvencilhassem dessa expropriação de liberdade promovida pelo próprio Estado, os recrutas aprendiam ofícios da caserna que, no caso da Marinha, incluía a construção naval e a carpintaria.

Considerado o período de construção da 1ª seção da estrada de ferro Recife São Francisco (1855-1858) e anos imediatamente anteriores e posteriores (1854 e 1859-1860), houve acentuada variação nos dados de recrutamento, deserção e recaptura em

Pernambuco. Província que em números absolutos pagava caro esse tributo de sangue ao Império, Pernambuco teria para o intervalo temporal coincidente às obras da 1ª seção queda substancial no recrutamento e nas recapturas e, em índices ainda mais elevados, aumento de deserções reportadas. Diante disso, o encaminhamento à conclusão da análise se deu no sentido de que, naquele período, parte dos trabalhadores da 1ª seção chegava às frentes de trabalho a partir do fluxo de recrutamento e deserção.<sup>32</sup>

No desfecho desse fio condutor, José Pastor. Homem pardo, nascido livre, assentara praça havia 8 anos, pouco mais ou menos. Diante do excesso de prazo a serviço da Marinha brasileira, resgatou sua condição de liberdade com a deserção, aos 10 de fevereiro de 1856, quando seguiu em direção ao interior da Província de Pernambuco. Fixando-se na vila do Cabo, passou a trabalhar na estrada de ferro, cuja construção acabara de se iniciar.

Encerrada a primeira etapa das obras, um português que negociava escravos na Província de Pernambuco passou a chantagear José Pastor que, por medo de se sujeitar ao Estado e responder pelo crime de deserção, submeteu-se a se passar por escravo, sendo levado a leilão.

José Pastor, pois, corroborou um paradigma indiciário<sup>33</sup> de falsa dualidade das condições ‘livre’ e ‘escravo’. Pardo, nascido livre e levado a leilão como escravo, depois de mais de oito anos de serviço militar, e de quase dois anos de trabalho na construção da RSF, estava inserido no imaginário das *laboring landscapes* e preencheria as fileiras de trabalho da construção da 1ª seção da RSF.

Esses trabalhadores, destituídos da livre disposição de seu trabalho, inclusive pelo Estado, foram explorados a serviço do capital e, ao mesmo tempo, ao seu modo, protagonizaram não só a construção da ferrovia, mas, sobremaneira, o desenvolvimento de suas próprias táticas de sobrevivência, na condição de sujeitos da história vista de baixo.<sup>34</sup>

As *laboring landscapes* da *plantação* receberiam a ferrovia do açúcar que, embora moderna, não se propunha a mudanças ou rupturas na dinâmica de forças já

---

<sup>32</sup> No mesmo sentido e em contexto semelhante de *plantação açucareira*, a tese de Robério Santos Souza (2013) acerca dos trabalhadores que construíram a Estrada de Ferro de São Francisco: Bahia, 1858-1863.

<sup>33</sup> GINZBURG, Carlo. *Mitos, Emblemas e Sinais: Morfologia e História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

<sup>34</sup> THOMPSON, E.P. History from Below, *Times Literary Supplement*, April 7th 1966, disponível em <http://www.the-tls.co.uk/tls/>.

existente. A estrada de ferro empregou trabalhadores de estatutos diversos e que admitiam fluxos de liberdades e de escravidões. Era nesse fluxo que transitavam.

Alheio ao fluxo e aos moradores das margens do caminho, o Augusto Soberano deitava suas vistas através da janela do único vagão dito de 1ª classe e logo mais deixaria as impressões indiciárias das obras da 2ª seção da RSF. O ponto de partida era assemelhado ao de chegada.

Província de Pernambuco, 1 de dezembro de 1859. Véspera da trigésima quarta celebração de seu natalício, o Monarca Imperador do Brasil. O ocaso vespertino não desanimara a percepção de Dom Pedro II. Pela manhã colheira informações sobre a obra em andamento: “trabalham na 2ª seção, do Cabo a Escada, 1650 a 1700 trabalhadores a maior parte brasileiros, não havendo já escravos, segundo me disse o fiscal do governo Street”.<sup>35</sup> Agora, sob as cores saturadas do poente, Dom Pedro II visitaria as oficinas da Companhia. Três linhas no diário reportando registros numéricos de 40, 20, 25 e 100, totalizando 4 grupos genéricos de trabalhadores. Um registro sobre o Engenheiro em Chefe Penniston e sua intenção de organizar “uma escola para ensinar diferentes ofícios”.<sup>36</sup> Nas dezesseis linhas que se seguem, o Augusto Soberano contabiliza e relaciona nominalmente instrumentos, mecanismos, maquinários e motores das oficinas. Na última linha, a mata de Pernambuco: “Os vagons fazem-se de camassari, madeira das matas de Pernambuco, que dura muito e não fende”.<sup>37</sup>

Ao longo do dia, Auguste Stahl, o daguerreotipista, obteve permissão para fazer retratos do Imperador e da Imperatriz.<sup>38</sup>

Dom Pedro II encerrara o inventário da paisagem em seu diário.

Província de Pernambuco, 1 de dezembro de 1859. José Pastor trabalhara na estrada de ferro, do arrebol ao ocaso, havia 2 anos, pouco mais ou menos.<sup>39</sup>

---

<sup>35</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 73.

<sup>36</sup> Consta do Volume II do diário, em complemento às anotações de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859. Informação extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 73.

<sup>37</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 73.

<sup>38</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 71

<sup>39</sup> Diário de Pernambuco de 30 de dezembro de 1858.

Através desta breve amostra, evidências paradigmáticas da história do meio ambiente, da história do trabalho, da história dos padrões de exploração mantidos pelo próprio Estado, a serviço do capital, da história de trabalhadores que abriram caminhos, bateram dormentes e firmaram trilhos no Norte do Império do Brasil.

## Capítulo 1.

**PAISAGENS VISTAS DAS JANELAS DO TREM: “LABORING  
LANDSCAPES” - DIÁLOGO COM THOMAS D. ROGERS.**

(...) o Sr. Wood fez o ultimo brinde aos trabalhadores da estrada. (...) Enfim as 5 horas e tres quartos do mesmo dia 8, depois dos convidados visitarem a pitoresca villa do Cabo, metteram-se nos carros, e as 6 e meia estavam no Recife: em tres quartos de hora fizeram mais de sete leguas, sem o menor incommodo, apreciando os bellos pontos de vista que o caminho offerece, por entre as suaves harmonias de duas musicas marciaes, que na ida e na volta os acompanharam.

O dia 8 de fevereiro de 1858 será um dos mais esplendidos do nosso horizonte, e marcará nos annaes de Pernambuco uma das épocas mais gloriosas da sua civilização. Avante, oh Pernambuco! a carreira do progresso está aberta!<sup>40</sup>

O excerto acima transcrito circulou em primeira página do jornal *Diario de Pernambuco*, aos 10 de fevereiro de 1858 (ano XXXIV, n. 32). A notícia era a “INAUGURAÇÃO DA PRIMEIRA SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO RECIFE A SAN-FRANCISCO”. Dentre as dezenas de brindes noticiados e que foram feitos para saudar as diversas autoridades presentes, apenas um último foi destinado “aos trabalhadores da estrada”, estrada que, doravante, permitiria aos passageiros das locomotivas e *wagons* que seguissem, segundo a publicação, “apreciando os bellos pontos de vista que o caminho offerece”.

Desde a inauguração da primeira ferrovia na Inglaterra, em 1830, *The Liverpool & Manchester Railway*, até o final do século XIX, um milhão de quilômetros de estradas de ferro foram construídas.<sup>41</sup>

Embora o Brasil e a Província de Pernambuco tenham atingido números bem menores em extensão ferroviária em comparação à malha inglesa, as estradas de ferro,

<sup>40</sup> *Diario de Pernambuco*, aos 10 de fevereiro de 1858.

<sup>41</sup> NOCK, O. S. *Railways then and now. A world history*. New York: Crown Publishers, 1975.



enquanto fenômeno mundial, também encontrariam lugar em terras brasileiras e pernambucanas.

Neste capítulo, dialogando com o conceito de *laboring landscapes*, pretende-se apontar o cenário da época, indicando contornos topográficos e dados socioeconômicos e políticos, a fim de contextualizar o Império do Brasil, com ênfase na Província de Pernambuco, numa perspectiva de economia mundial. País agrícola e de regime escravista, que teve no século XIX Pernambuco enquanto Província do açúcar, foi aqui analisado na condição de nação que planejava andar sobre os trilhos e, a partir deles, agregaria às paisagens novos elementos.

No Brasil, no ano de 1827, o inglês Carlos Grace “endereçou ao Imperador um pedido de autorização para construir uma estrada de ferro, desde o Rio de Janeiro, até a serra de Itaguaí”.<sup>42</sup> A Recife São Francisco Railway (RSF), cuja primeira seção entrou em operação em 1858, foi a primeira estrada de ferro do Império do Brasil das muitas que seriam empreendidas por companhias estrangeiras.<sup>43</sup>

No caso da RSF, em 1853, os empreendedores e irmãos ingleses Alfred (Alfredo) e Edward (Eduardo) de Mornay, residentes na Província de Pernambuco, constituíram, na praça de Londres, a *Recife and São Francisco Railway Company* (RSF Co.), que assumiu a concessão imperial dada aos irmãos de Mornay desde 1852. A companhia foi registrada no *Joint Stock Company Act*, lançando no ano de 1855 um total de 60 mil ações no mercado, a 20 libras, sendo vendidas de imediato 48 mil ações, com reserva de 12 mil para vendas no Brasil, dentre as quais 4 mil na Província de Pernambuco.<sup>44</sup>

Formalmente, as obras da RSF se iniciaram aos 07 de setembro de 1855, quando o *Diario de Pernambuco* noticiou a solenidade, que contou com a presença do Presidente da Província e de outros ilustres. Todavia, o efetivo início das obras dar-se-ia

---

<sup>42</sup> COIMBRA, Creso. *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Brasília, Ministério dos Transportes: Centro de Documentação e Publicações, 1974.

<sup>43</sup> MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2000; LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2012.

<sup>44</sup> MELO, Josemir Camilo de. *A primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway*. Recife: Cepe, 2016.

em fevereiro de 1856.<sup>45</sup> A data deliberadamente escolhida para o início solene era apologética à independência do Brasil, a qual ingressaria na historiografia brasileira como o grito do Ipiranga, de 07 de setembro de 1822. Era o reforço do discurso da evolução e do progresso, sob a perspectiva de uma tradição inventada:

Muitas vezes, ‘tradições’ que parecem ou são consideradas antigas são bastante recentes, quando não são inventadas. (...) O termo ‘tradição inventada’ é utilizado num sentido amplo, mas nunca indefinido. Inclui tanto as ‘tradições’ realmente inventadas, construídas e formalmente institucionalizadas, quanto as que surgiram de maneira mais difícil de localizar num período limitado e determinado de tempo – às vezes coisa de poucos anos apenas – e se estabeleceram com enorme rapidez.<sup>46</sup>

O Império do Brasil tomava assento na modernidade, independentemente da escravidão e de sua longa duração,<sup>47</sup> e a recente nação brasileira, assim como as nações e nacionalismos dos séculos XVIII e XIX,<sup>48</sup> contaria com os melhoramentos materiais para compor as camadas de sua paisagem.<sup>49</sup>

Ao longo do tempo, o espaço se constrói em camadas, guardando lacunas e transparências superpostas que emolduram as vistas. No caso dos trens, as janelas se apresentam como mais uma moldura, mais um recorte que possibilita dimensionar as paisagens e seu contexto, a paisagem “estudada como inter-relações entre homem e natureza”:

Num quadro de estudo das paisagens nenhum elemento isolado, quer seja de ordem natural ou social, é determinante para a apreensão da totalidade das paisagens enfocadas. Por outro lado, o inverso também é verdadeiro, sob pena de cair-se na superficialidade do apenas visível, palpável e não verdadeiramente articulado nas dimensões sinérgicas necessárias à compreensão de seus arranjos e composições. Esta característica intrínseca ao estudo das paisagens evoca o princípio da relação em que a soma das partes é maior que o todo, assim como o todo é maior que a simples adição das partes.<sup>50</sup>

---

<sup>45</sup> MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2000.

<sup>46</sup> HOSBAWN, Eric *et al.* *A Invenção das Tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015, p. 9.

<sup>47</sup> BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editorial Presença, 1972.

<sup>48</sup> HOSBAWN, Eric. *A questão do nacionalismo: nações e nacionalismo desde 1780*. Lisboa: Terramar, 1998.

<sup>49</sup> HOURDEQUIN, Marion Hourdequin; HAVLICK, David G. Havlick (eds.). *Restoring Layered Landscapes: History, Ecology, and Culture*. New York: Oxford University Press, 2015.

<sup>50</sup> GOMES, Edvânia Torres Aguiar. *Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Massangana, 2007, p.27.

Nas falas das elites políticas da época,<sup>51</sup> as vias de comunicação, especialmente os transportes a vapor, seriam os sinais de uma nação civilizada, tributária do progresso e que, para ter êxito, não poderia negar ao capital a desoneração de seus custos. Em proposta de resposta à Fala do Trono, na legislatura de 1853, sessão de 19 de maio daquele ano, dada por Limpo de Abreu, então Visconde de Paraná, o Senado corrobora o discurso do progresso e avaliza a atuação do Império de fomento às ferrovias e à navegação a vapor:

Convencido de que os caminhos de ferro e a navegação por vapor muito devem concorrer para o engrandecimento e prosperidade do Império, compraz-se o Senado de saber que em breve tempo estarão definitivamente estipuladas as condições dos contratos que devem preceder a construção das duas estradas de ferro que foram objeto das leis de 26 de junho e 11 de outubro do ano passado. Não é menos certo que o bom êxito destas empresas, bem como o da estrada de Mauá ao rio Paraíba, e o da navegação do Amazonas, hão de servir de incentivo a outras de semelhante natureza, e dar impulso aos melhoramentos materiais que o país reclama. O Senado não hesita em afiançar a V.M.I. a mesma solicitude que mostrou durante a passada legislatura em promover estes melhoramentos, de que tantos benefícios devem resultar, por todos os meios que estiverem na esfera de suas atribuições.

Nesse contexto, a população evoluiria juntamente com os avanços da ciência, distinguindo-se, para tanto, os homens que dominavam a natureza, domavam o tempo e eram detentores dos espaços, daqueles homens que não se desprenderiam da paisagem. Na narrativa do *Diario de Pernambuco* de 10 de fevereiro de 1858, além da referência genérica aos trabalhadores da ferrovia em um último brinde, “as populações das margens do caminho” compuseram sutil e rapidamente o cenário:

Em toda a extensão do trajecto, que compreende mais de 20 milhas, as populações das margens do caminho apinharam-se para saudar pelas mais vivas aclamações esta primeira conquista da inteligência humana na terra a Santa Cruz, sobre o tempo e o espaço, esses dous implacáveis inimigos da humanidade.<sup>52</sup>

O caminho de ferro, “conquista da inteligência humana (...) sobre o tempo e o espaço”, tinha um traçado guiado por interesses políticos e econômicos específicos,<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

<sup>52</sup> *Diario de Pernambuco*, de 10 de fevereiro de 1858.

<sup>53</sup> EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910*. Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977; MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984; MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2000.

serpenteando as plantações de açúcar, mas fundado no discurso do progresso e da unidade da nação, como se depreende do relatório apresentado pelo Presidente da Província de Pernambuco, José Bento da Cunha Figueiredo, na abertura dos trabalhos da Deputação Provincial, em 1856:

Mil graças ao Govenio Imperial, mil graças ao Corpo Legislativo Geral e Provincial, e muitos aplausos a todos quanto prestaram o seu contingente patriótico, - a estrada de ferro de Pernambuco não é mais um problema. Vejo com a maior satisfação muitas libras esterlinas empregadas no melhoramento material do meu paiz. Estão preenchidos os meus mais ardentes votos: o resto pertence ao futuro, que não póde deixar de ser prospero, si continuarmos a ter juizo, e perseverança.

No “Documento n. 16”, anexo àquele relatório, há um ofício datado de 06 de maio de 1855, apenas quatro meses antes do início solene dos trabalhos da RSF (07 de setembro de 1855). O ofício, subscrito pelo Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Ministro do Império em Londres, foi dirigido ao Presidente da Província de Pernambuco José Bento da Cunha Figueiredo, onde registrou expressamente o ideário de unidade nacional a ser concretizado em obras como aquela. A estrada de ferro atenderia às demandas de escoamento da produção agrícola:

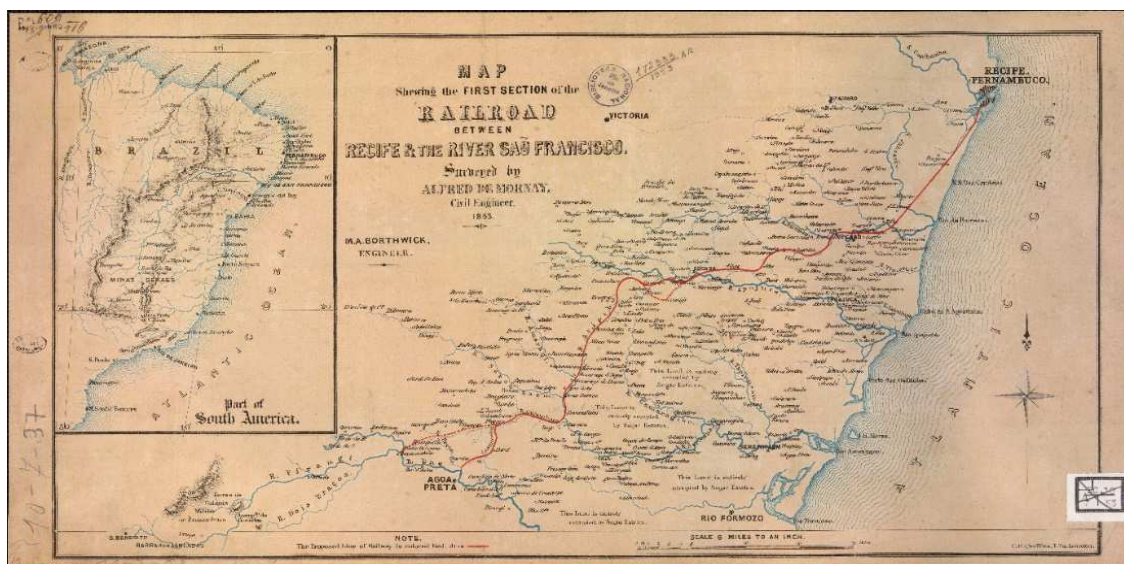
(...) além desses motivos eu sempre vi na empresa um objeto do mais alto interesse para o Brasil, e peço licença para explicar as minhas vistas. Essa explicação provará com quanta sinceridade devo ter trabalhado neste negocio. O grande perigo que sempre ameaçou o Imperio foi o espirito de separação de suas províncias que não estão ligadas por muito fortes relações commerciaes e por consequencia communicações frequentes e solidariedade de interesses. A circumstancia de produzirem as províncias quazi os mesmos generos he causa disso. Tudo o que serve para amalgamar interesses do Norte com os do Sul me merece a mais particular attenção. Nesse caso sempre considerei a estrada que ligar parte navegavel do Rio S. Francisco com um porto de mar ao Norte de sua embocadura, porque essa estrada ligaria a provincia de Minas Geraes e um immenso sertão do Sul com a parte Norte do Império. O Mississipi tem tido nos Estados Unidos uma influencia incalculavel para ligar os interesses do Norte com os do Sul e prevenir a scizão que também ameaça aquella grande republica. De todas as trez empresas brasileiras deste gênero a de Pernambuco era a que marchava melhor e estava mais adiantada. Os planos, secções e orçamentos de suas obras tinham sido bem calculados. Concebendo o terreno por onde passa estrada podia offerecer-lhe um frete sufficiente para compensar uma estrada pouco custoza, que, nada exigia nella por ora a perfeição que requer a rapidez de communicações e affluencia de viajantes, mas que só precisava de um meio prompto, seguro, fácil e barato para conduzir productos agricolas, seus orçamentos e planos foram concebidos com vistas de economia bem entendida.

Tanto se tinha a plantação como definidora da rota dos trilhos, que a concessão inicialmente dada para construção da RSF observara como primeiro ponto de chegada a

Villa de Agoa Preta e, posteriormente, houve edição de autorização para que o destino seguisse a região do Una e não especificamente à Villa de Agoa Preta.

O Una não era destino que melhor atendia às recomendações técnicas de construção de ferrovias, prescritas para seguirem por percursos menos acidentados e em paralelo a fluxos hídricos. Além disso, afastava-se de um traçado perpendicular, que seria o que mais rapidamente alcançaria o Rio São Francisco a fim de concretizar o discurso de integração nacional entre o Norte e o Sul do Império. O que de fato havia naquela região para onde pendeu o projeto da RSF eram os engenhos de cana de açúcar, (Ver Mapa 01) cujos donos não só integravam a elite política nacional, como seriam acionistas da ferrovia.<sup>54</sup>

Na região de passagem e chegada dos trilhos daquela autorização imperial de construção e exploração de uma estrada de ferro na Província de Pernambuco estavam as terras de políticos da envergadura de Pedro de Araújo Lima, então Visconde (1841) de Olinda e futuro Marquês (1854). Ele ocupava cadeira vitalícia do Senado do Império desde 1837, ano em que também fora Regente. Foi um dos responsáveis pela articulação política da concessão dada aos engenheiros ingleses Alfredo e Eduardo de Mornay, tornando-se, quando lançadas as ações no mercado, um dos primeiros acionistas da estrada de ferro RSF:



Mapa 01 – Projeto da RSF – 1853, De Mornay e Borthwick  
(Acervo digital da Biblioteca Nacional – RJ)<sup>55</sup>

<sup>54</sup> MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2000.

<sup>55</sup> Ampliação ao final da dissertação, em anexo.

Assim como Olinda, outras vozes da elite política reforçavam a fala do progresso sobre trilhos. Em nome da integração nacional e das melhorias materiais civilizadoras, o tempo e o espaço, “os dous inimigos implacáveis da humanidade”, aos quais se refriu o *Diario de Pernambuco* de 10 de fevereiro de 1858, seriam subjugados, ainda que, na prática, os interesses das elites acabassem determinando a trajetória dos trilhos.

Além dos elementos tempo e espaço, que compõem a natureza a ser dominada, estavam os trabalhadores, as “populações das margens do caminho”. As paisagens continuariam trabalhando,<sup>56</sup> naturalizada que estava a vista das elites canavieiras a partir da invisibilidade daqueles trabalhadores e marginais da estrada:

Uma paisagem é tanto uma expressão do impacto de uma sociedade em seu meio ambiente quanto o histórico de influência do meio ambiente sobre uma sociedade. A palavra “paisagem” implica o produto compartilhado da relação dialética entre os homens e seus arredores. Criticamente, o termo traz em si uma referência às ideias e perspectivas em relação ao ambiente prevalecente em um determinado local; paisagens emergem de uma ligação durável das ideias que se tem do lugar. A paisagem funciona aqui como uma heurística para melhor compreensão da forma e durabilidade da perspectiva de elite e como objeto da criação dessa perspectiva. Quando olhavam para suas plantações, a classe de plantadores viu uma *laboring landscape* - abrangendo elementos humanos e não humanos, era um espaço a ser comandado, simbólica e materialmente produtivos.<sup>57</sup>

Investigando a construção das *laboring landscapes*, com foco em textos escritos a partir de 1880, cujos autores, Joaquim Nabuco, Júlio Bello, José Lins do Rego, e Gilberto Freyre, integraram o panteão de ilustres de Pernambuco, Thomas Rogers estudou a perspectiva da elite canavieira, a qual consolidou uma visão de mundo em que os engenhos seriam paisagens de trabalho, espaços de produção que incorporavam trabalhadores, solo e floresta, juntos em uma totalidade.

O cenário político brasileiro da segunda metade do século XIX, inserido no contexto da economia mundial,<sup>58</sup> encontrava-se às voltas com embates substanciais em

<sup>56</sup> ROGERS, Thomas D. *Laboring Landscapes: The Environmental, Racial, and Class Worldview of the Northeastern Sugar Elite, 1880s-1930s*. in. *Luso-Brazilian Review*, 2009, p. 22-53.

<sup>57</sup> Tradução livre de: “A *landscape* is both an expression of a society’s impact on its environment and the environment’s record of influence over a society. The word ‘landscape’ implies the shared product of the dialectical relationship between humans and their surroundings. Critically, the term carries within it a reference to the ideas and perspectives toward the environment prevailing in a given place; landscapes emerge with the durable linkage of the ideas to place. Landscape functions here as both a heuristic for better understanding the shape and durability of the elite perspective and as an object of that perspective’s creation. When they gazed at their plantations the planter class saw a *laboring landscape* — encompassing both human and non-human elements, it was a space to be commanded into material and symbolic productivity.”, a partir do já citado artigo do professor Thomas D. Rogers.

<sup>58</sup> A conceituação aqui considerada advém de WALLERSTEIN, Immanuel. *O capitalismo histórico*. Brasília: Brasiliense, 1985.

matéria de terra e trabalho. As discussões travadas pelas elites, seja na Corte, seja nas Províncias, colaboravam para forjar essa visão da paisagem atrelando os elementos propriedade, terra e trabalho, o que daria pouca margem à dissociação dos mesmos e reforçaria a permanência e continuidade dessas *laboring landscapes*:

Em 1850, o parlamento imperial promulgou uma lei de terras, estabelecendo um mercado nacional formal, transformando a terra em uma *commodity* exatamente no mesmo momento em que a compra de humanos como mercadorias no exterior foi considerada ilegal. Naturalmente, não foi por acaso que a lei da terra foi aprovada apenas catorze dias após a abolição do tráfico de escravos. A consciência da elite sobre a urgência em responder à iminente abolição da escravidão levou ao debate sobre a lei da terra. Eles sabiam que uma maior parcela de sua riqueza derivava do capital representado pelos escravos mais do que pelo valor da terra. (...) Os plantadores viram a importância de controlar as terras e comandar os recursos (...). Em tal mundo, o poder da propriedade poderia fazer-se sentir sem um título inscrito no livro oficial. O resultado foi uma elasticidade na compreensão do que caiu sob o efeito da propriedade. Na sociedade brasileira, mesmo durante a escravidão, o "dever de obedecer" se estendeu muito além do escravo. Os plantadores viram isso como seu direito de comandar o trabalho tão seguramente quanto o solo, uma vez que este último teve pouco valor sem o primeiro.<sup>59</sup>

Destarte, o tratamento político-jurídico que seria dado à posse da terra e ao trabalho precisava compor a perda dos escravos enquanto ativo patrimonial importante no processo produtivo dos senhores da plantação, unidade produtiva entendida, na perspectiva teórica, a partir dos estudos de MINTZ & WOLF,<sup>60</sup> e decorrente da tradução direta da expressão *plantation*.

Estimava-se que a perda dos braços escravos ocorreria a médio e longo prazo, na medida em que a Inglaterra envidava esforços na concretização de uma política internacional de abolição do tráfico de africanos, através de Leis do Império.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Tradução livre de: "In 1850, the imperial parliament promulgated a land law establishing a formal national market in land, thereby transforming land into a commodity at precisely the same moment that the ability to buy humans from overseas as commodities was made illegal. It was of course no accident that the land law was passed only fourteen days after the law abolishing the slave trade. The elite's awareness of the urgency of responding to the impending abolition of slavery drove debate over the land law. They knew that a greater portion of their wealth derived from the capital represented by slaves than from the value of land. (...) Planters saw importance in controlling land and commanding resources (...). In such a world, the power of property could make itself felt without a title inscribed in an official's ledger. The result was an elasticity in the understanding of what fell under the effect of ownership. In Brazilian society, even during slavery, the "duty to obey" extended far beyond the slave. Planters saw it as their right to command labor just as surely as soil, since the latter held little value without the former." a partir do já referido artigo do professor Thomas D. Rogers.

<sup>60</sup> Conforme já citado na introdução, o artigo foi traduzido e publicado em coletânea a outros no Brasil em 2010 pela UFPE em MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar. Produtores escravizados, consumidores proletarizados*. Org. e Trad. Christine Rufino Dabat, Recife, Editora Universitária UFPE, 2010.

<sup>61</sup> Sobre a temática, analisando especialmente fluxos internacionais de trabalhadores da plantação, especialmente os chineses no século XIX, ver PERES, Victor Hugo Luna. *Os trabalhadores chineses do*

Apropriar-se da terra, na visão daqueles que detinham o poder de mando, era exercer a posse também sobre o trabalhador, inserido e objetificado naquela paisagem ao longo da escravidão e que tinham o dever de obedecer: “Esta visão contribuiu e resultou da estreita ligação entre o trabalho e a terra nas mentes dos plantadores e políticos do século XIX e teve consequências importantes para as continuidades na formação social após a abolição da escravidão”.<sup>62</sup>

A perspectiva de uma paisagem que trabalha e da qual é possível se ter o domínio e a posse persevera, conforme atesta o autor, mesmo após a transição ao trabalho livre, o que respalda a tese de que se trata de uma construção de permanências,<sup>63</sup> acompanhando a terra e o trabalhador, independentemente dos estatutos jurídicos aos quais estivessem submetidos:

No Nordeste do Brasil, a questão da terra manteve um relacionamento íntimo com a questão trabalhista e a abstração que se resolveu fora do prolongado debate sobre a terra, muito mais do que a sobre a ‘natureza’. A abstração representada pela propriedade era importante, mas em lugar de ser simplificada para noção de ‘terra’, a propriedade significava ‘comando’. O trabalho permaneceu encrustado no mesmo tecido conceitual que a terra – mais um recurso que poderia ser comandado junto com as árvores ou o solo que estavam visivelmente ligados à terra. Até 1888, a principal fonte de trabalho dos plantadores também tomava a forma legal de propriedade; a escravidão tornou direta a relação trabalho-terra e ajudou a elaborar entendimentos específicos sobre os significados da propriedade e as prerrogativas da autoridade.<sup>64</sup>

Na composição desse processo, pela janela do trem e sobre os trilhos do progresso, as paisagens foram emolduradas pelas elites, que seguiram se deleitando com as vistas. Nessas vistas, a natureza perpetuar-se-ia composta de camadas, que

---

*açúcar: dos dois milênios de produção em regime de economia familiar às ‘plantations’ caribenhas.* Recife: Dpto História da UFPE, 2009.

<sup>62</sup> A partir do artigo do professor Thomas D. Rogers, tradução livre de: “*This view both contributed to and resulted from the tight linkage between labor and land in the minds of nineteenth century planters and politicians and had important consequences for continuities in the social formation after the abolition of slavery.*”

<sup>63</sup> Sobre as permanências da plantação: SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos (engenhos e escravos na Sociedade Colonial: 1550-1835)*. São Paulo: Cia Das Letras/CNPq, 1988; DABAT, Christine Rufino. *Moradores de Engenho. Relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais*. Recife: UFPE, 2012.

<sup>64</sup> Do mesmo artigo do professor Tomas D. Rogers, uma tradução livre de: “*In northeastern Brazil, however, the land question retained an intimate relationship to the labor question and the abstraction that resolved itself out of the prolonged debate over land involved far more than ‘nature’.* The abstraction represented by ownership was important, but instead of being simplified to the notion of ‘land’, ownership signified ‘command’. Labor remained threaded into the same conceptual fabric as land – as a resource that could be commanded along with the trees or soil that were visibly bound to the earth. Until 1888 the planters’ primary source of labor also took the legal form of property; slavery made the land-labor relationship direct, and helped forge specific understandings of the meanings of property and the prerogatives of authority.”



trabalhavam e que estavam à margem, o que se depreende da fotografia de Auguste Stahl, que, à época, fez vários registros do percurso e das obras da RSF:



Fotografia 01 – Manguezal (1858), de Auguste Stahl e, abaixo, detalhe da mesma imagem.<sup>65</sup>



Fotografia 01 (detalhe) – Manguezal (1858), de Auguste Stahl.<sup>66</sup>

<sup>65</sup> Fundo do acervo digital da Biblioteca Nacional/RJ, ampliação ao final da dissertação, em anexo.

<sup>66</sup> Fundo do acervo digital da Biblioteca Nacional/RJ, ampliação ao final, em anexo.

A Fotografia 01 é o registro de uma área de manguezal na metade do século XIX, composta de solo e vegetação em maior medida, mas também dando acesso à água e ao céu, num primeiro momento produz a sensação de que a partir da janela do trem, poderia haver a apropriação da vista. Em detalhe, o destaque para o fato de que parte da vista a qual foi feita a apropriação, dois homens como parte integrante da vista do trem.

Como se lê da notícia de 10 de fevereiro de 1858 do *Diario de Pernambuco*, os trabalhadores da estrada de ferro tiveram vez apenas no último brinde comemorativo da inauguração da 1ª seção da linha. Assim como “as populações das margens do caminho apinharam-se” para ver a locomotiva passar, os trabalhadores eram componentes de uma natureza a ser dominada, sem previsão para que trilhassem rumo ao futuro promissor da civilização (Fotografia 01). Eram parte das paisagens que trabalham e, como tal, objetificadas e excluídas dos processos decisórios formais que eram articulados pelas elites rumo ao progresso da nação.

Em 22 de novembro de 1859, o Imperador D. Pedro II e a Imperatriz Consorte Teresa Cristina chegam à Província de Pernambuco. Publicada a edição inaugural de *O Monitor das Famílias*, em dezembro de 1859, aquele periódico, que se propôs à “instrução e receio”, dá conta da visita dos monarcas em detalhes, referindo-se às diversas paisagens pelas quais passariam os “Augustos Soberanos”, desde o ingresso dos mesmos através do porto da “Veneza Americana”. Dentre as perspectivas oferecidas ao monarca, uma viagem à Villa do Cabo, a bordo da locomotiva da RSF, noticiada em *O Monitor das Famílias*, com chegada às 7h do dia 10 de dezembro de 1859 e partida, naquele mesmo dia, quando, no turno vespertino, “A’s 5 horas entrava S. M. na locomotiva e era saudado por uma multidão que lhe dava vivas literalmente phreneticos”. É a véspera do aniversário de D. Pedro II, que completará sua trigésima quarta primavera, registrando em seu diário, a partir das vistas que a locomotiva lhe ofereceu, as suas impressões:

Até a estação dos Guararapes 12 minutos, e depois passamos pela estação de Pontesinha, altura de Barra de Jangada, á esquerda formada pela confluencia para o mar de Jaboatão e Pirapama, estação da Ilha – Ilha, engenho do Pessoa Cavalcanti – onde por contrato tem a companhia a sua fabrica por maquinismo movido a vapor, de fazer tijolo, sendo bom o barro; rio Pirapama com sua ponte de ferro á esquerda; do mesmo lado Siquerias e as barreiras do Cabo de Santo Agostinho; do lado direito mais adiante Engenho do Visconde a Boa-Vista; cassa-grande de vivenda com capela no centro da fachada; do lado esquerdo, Engenho Santo Inacio de Luís Felipe de Sousa-Leão; do lado direito mais adiante Engenho-Novo do Portela; e mais longe sobre uma

bonita encosta o engenho Barbalho, em cujas terras estão as oficinas da Companhia, e enfim Cabo, onde chegamos com 37 minutos de caminho de 19 milhas inglesas ou 4, 75 legoas.

Sendo o tempo do trajeto algo relevante a ser registrado como domínio da engenharia humana sobre o espaço a ser percorrido, os registros do Imperador D. Pedro II apontam, com precisão, o deslocamento naquela estrada de ferro, indicando, ao longo do caminho de Cinco Pontas – Recife à Villa do Cabo, a paisagem se lhe apresenta. Além de acidentes geográficos, destacou a superação dos acidentes através das pontes e aterros, indicou os engenhos de açúcar e respectivos senhores e, finalmente, anotou acerca das fábricas e oficinas de trabalho – e suor – da companhia RSF e que estavam na composição da paisagem vista por ele a partir da locomotiva.

### 1.1 Desenhando o cenário: topografia, sociedade e política.

*Esta concessão deve tranquilisar os mais incredulos, as imaginações mais timoratas. Como! Este paiz, tão novo, tão cheio de vida, tão progressivo, (...) quereis que fique estacionario, depois que o espirito público esta comparativamente calmo, e sobretudo depois que o houverdes brindado com uma estrada de ferro, este poderoso instrumento de riqueza, que no nosso continente ha feito surgir como por encanto grandes cidades no deserto? Uma estrada de ferro que começasse sem rendimento, e assim continuasse por longo periodo de annos, seria acontecimento rarissimo nas velhas terras da Europa, e na America impossivel.*

O jornal *Diário de Pernambuco*, de 14 de junho de 1852 (ano XXVIII, n. 131), na coluna INTERIOR, reproduziu artigo do *Jornal do Commercio*, denominado “ESTRADA DE FERRO”. O breve trecho, que descreve um cenário do Império do Brasil e o insere no contexto mundial, foi destacado de um extenso artigo, distribuído em cinco das seis partes diagramadas na capa daquela edição.

Ele reflete as preocupações de se seguir no caminho do progresso, enfatizando as ferrovias no cenário americano e europeu ocidental, inclusive apresentando números que teriam sido incrementados de modo direto e indireto naquelas nações tidas por longevas, em franca evolução dita civilizatória, em certa medida, pela construção e

ampliação das estradas de ferro, um melhoramento material indispensável aos países “tão novos, tão cheios de vida” como o Brasil:

Conforme relatórios officiaes da administração dos Railways da Belgica, as despezas annuaes do costeiro de 1835 a 1844 reduziram-se quasi a metade. As receitas dos caminhos de ferro de Lyon a Saint Etienne triplicaram em 8 annos. As da linha de Roanne a Saint-Etienne quadruplicaram em 10 annos. O movimento dos transportes, diz Lobel, o das mercadorias sobretudo, tomou na Belgica depois da conclusão dos caminhos de ferro, uma extensão que ultrapassou as esperanças dos espiritos mais entusiastas. Segundo as mais altas avaliações, o movimento annual de mercadorias para Allemanha chegaria a 12,000 toneladas; este algarismo quasi sextuplicou pois que em 1844 elevou-se a 67,500 toneladas; as mercadorias de rolagem que em 1842 haviam attingido em todas as estradas de ferro da Belgica o algarismo de 194 000 toneladas, excederam em 1844 o de 500,000. (...) A notícia do Railway de Manchester a Liverpool surpreendeu-nos por sua fantástica rapidez e maravilhosos resultados, e ainda mais pela ousadia da tentativa; na geral opinião a Inglaterra, e só a Inglaterra podia levar ao cabo commettimento tal. (excerto do mesmo artigo “ESTRADA DE FERRO”, veiculado pelo *Diário de Pernambuco*, aos 14 de junho de 1852)

Tendo como marco político-jurídico de independência o ano de 1822, o Brasil e as suas instituições passam a adensar os debates políticos, travados especialmente na segunda metade do século XIX. Era um momento em que o mundo moderno vinha se desenhando a partir de um arranjo de forças que pretendia a consolidação do capitalismo industrial, distribuído conforme impérios e domínios de mercado. Lei de Terras, Lei de Eusébio de Queiróz (abolição do tráfico de africanos), Código Comercial, criação de um Banco do Brasil, regulamentação da instrução pública, incentivos fiscais, previsões orçamentárias de gastos em obras públicas, necessidade de manutenção e domínio do território, elementos que compunham parte das questões que chegavam às tribunas legislativas e eram noticiadas nos diversos periódicos em circulação em 1850 e nos anos que se seguiram.

Dentre os assuntos de interesse do Império do Brasil, as vias de comunicação por terra e mar, cujas discussões parlamentares culminariam na edição do Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Apesar de ter havido iniciativa anterior, em 1835 (Lei Feijó), é apenas a partir da norma de 1852 que companhias seriam constituídas e capitalizadas, dando ao Brasil mais um elemento de modernidade, de modo que as

ferrovias configurariam parte dessa colocação no cenário mundial pós-revolução industrial.<sup>67</sup>

Quando da independência, o apoio inglês teve como contrapartida interesses políticos e econômicos, dentre os quais a abolição do tráfico de escravos. No devir dos acalorados debates promovidos nas diversas instâncias políticas do Império brasileiro ao longo do século XIX, em decorrência das disputas animadas pelos mais diversos interesses, especialmente dos senhores da plantação, houve a regulação tanto do tráfico (leis de novembro de 1831 e de setembro de 1850), quanto da propriedade da terra (Lei de Terras, de setembro de 1850). Não foram alterações substanciais e seriam observadas de modo gradual, dado o interesse preponderante da lavoura nacional em manter a escravidão e perpetuar o sistema da plantação. Para isso, a estrutura fundiária remanescente deveria compensar eventual perda do escravo enquanto ativo patrimonial a ser substituído por livres não detentores da terra e, por isso mesmo, ainda dependentes.

Nesse contexto de disputas dinâmicas no cenário local e com intenção de atuar na economia mundial em papel de destaque, o Brasil seguiria implementando a proibição do tráfico internacional de escravos de modo gradativo, a fim de evitar maiores prejuízos aos senhores da plantação e com isso vivendo as “complexidades e sutilezas inerentes ao processo de abolir por nova lei, de setembro de 1850, o que estava abolido, por outra lei, desde novembro de 1831”.<sup>68</sup>

Assim, em paralelo, o Império firmava sua posição ao lado de outras nações modernas, através da edição de normas que, ao regular a construção das obras públicas ou de interesse público, dentre elas as ferrovias, vedavam a utilização de trabalho escravo para tanto, conforme se lê no art. 1º, § 9º do Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852:

A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais.

---

<sup>67</sup> HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.

<sup>68</sup> CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 108.

Com efeito, a regulamentação legal das ferrovias, além de dar seguimento ao projeto de nação moderna, manteve o Brasil aberto ao capital externo, especialmente ao capital inglês no caso do Norte, atraindo-o não apenas pelo regime de concessão pública e garantia de juros que adotou, nem simplesmente pela isenção na importação de materiais ou pela desapropriação das terras por onde seguiriam os trilhos. As normas validavam a condição do Brasil de nação amiga da Inglaterra, dando aparência de aplicabilidade à política de proibição do tráfico internacional de escravos e garantindo o progresso da civilização brasileira.

Mais do que isso, davam a possibilidade de o Império brasileiro integrar o cenário mundial onde se espalhavam as ferrovias na condição de elemento marcante ao longo período oitocentista. A integração e a defesa territorial, que surgiam nas falas dos parlamentares brasileiros e na escrita dos periódicos, tomavam como exemplo os mesmos fundamentos que inspiraram as nações europeias e que as ajudaram a consolidar, em muitos casos, seus impérios coloniais no século XIX e início do século XX, a exemplo de França e Inglaterra e suas ferrovias, respectivamente, na Indochina e na Índia. Aliás, chegaria daquelas nações europeias parte do corpo técnico inicial necessário à construção das ferrovias brasileiras.

Foi sobre trilhos que aqueles impérios europeus, no mais das vezes, transportaram armas e deslocaram tropas em seus domínios de além-mar, bem como puderam se comunicar, não só materialmente, através do transporte de passageiros e encomendas, mas, sobremaneira, através dos telégrafos (Mapa 02), desenvolvidos em paralelo às ferrovias e, em um primeiro momento, delas dependentes.



Mapa 02 – “Route of the telegraph line (...) Lisbon to Pernambuco” – s.d.  
(Acervo digital da Biblioteca Nacional – RJ)<sup>69</sup>

<sup>69</sup> Ampliação ao final da dissertação, em anexo.

As linhas, fossem de trem, fossem de telégrafo, permitiriam um deslocamento maior em um menor espaço de tempo, precioso insumo do capital, atendendo interesses do comércio, favorecendo a formação da indústria e fomentando ambições territoriais, sejam de defesa, sejam de conquista:

A essa integração do mundo de forma desigual, onde fluxos rápidos e lentos se entremeavam, pode-se dizer que para o capital foi a época de uma exponencial expansão geográfica da economia capitalista e ela está intimamente ligada à esfera da circulação, encontrando efetivo significado nos meios de comunicação e transporte que passam a interligar mercados e conformar um tempo hegemônico na medida mesma de conformação de um tempo padrão de caráter universal. Por isso, uma coisa seria falar no surgimento das ferrovias como criação técnica na primeira metade do século XIX, quando outra coisa diferente é entender que elas só passaram a se disseminar mundo afora a partir da segunda metade dos Oitocentos. A grande inovação, portanto, não teria sido, na concepção de Hobsbawm (2001), o do invento dessas máquinas de ferro e sua eficiência técnica, mas a existência de uma rede ferroviária, que, associada à navegação a vapor e ao telégrafo, unificava materialmente o mundo.<sup>70</sup>

O Brasil, articulado na perspectiva mundial enquanto local de produção agrícola voltado ao mercado internacional, ingressaria no deslocamento sobre trilhos na segunda metade do século XIX, menos de trinta anos após o marco ferroviário inglês, de 1825-1830,<sup>71</sup> e pouco mais de 20 anos contados da mesma façanha em Cuba, 1830-1837,<sup>72</sup> lugar que se pode dizer semelhante econômico em matéria de plantação de cana de açúcar, especialmente se considerada a Província de Pernambuco.

A primeira experiência, dentre as várias que se seguiriam na política nacional e provincial, envolvendo companhia estrangeira e parceria público-privada, na construção de estradas de ferro, deu-se em Pernambuco, com destaque para o fato de que, no caso da RSF, além da garantia de juros a 5% constante da regulamentação imperial, a Província arcaria com acréscimo de 2%, a fim de seduzir o capital externo. A garantia de dividendos era política comum em todo o mundo à época da segunda metade do

<sup>70</sup> SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: Os planos de viação no Segundo Reinado 1869-1889*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 33-34.

<sup>71</sup> CHASTENET, Jacques. *A vida quotidiana em Inglaterra no começo da era vitoriana (1837-1851)*. Lisboa: Edição Livros do Brasil, s.d.

<sup>72</sup> Acerca do tema, obra clássica de ÁLVARES, Alejandro García; LECUONA, Oscar Zanetti. *Caminos para el azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1987. Ver também BAZZANI, Eduardo L. Moyano Bazzani. *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991. No que diz respeito ao meio ambiente e ao progresso em Cuba, com ênfase na plantação açucareira, ver MONZOTE, Reinaldo Funes. *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926*. Buenos Aires, Cidade do México: Siglo XXI, 2004.

século XIX, mas não chegavam aos 7% da RSF: 5% em relação a ferrovias suecas; 6% no Canadá, assim como nos Estados Unidos e no Peru; 4% na França, na Rússia, na Dinamarca e na Holanda.<sup>73</sup>

Apesar de a historiografia se referir à Estrada de Ferro de Mauá, inaugurada em 30 de abril de 1854, com 14,5 km, como primeira estrada de ferro do Brasil, foi a RSF, cuja primeira seção foi inaugurada em 1858 (31 km) e na qual o imperador D. Pedro II teria as vistas de 10 de dezembro de 1859, a primeira a ser empreendida por empresa estrangeira, sediada em Londres, em regime de concessão imperial e com garantia de juros complementares tanto pelo Império como pela Província de Pernambuco, dando forma ao que viria a constituir os planos de viação do império, formulados e reformulados ao longo da segunda metade do século XIX, “ligando a fazenda ao porto”.<sup>74</sup>

## 1.2 Conectando os locais de produção aos centros de consumo: Wallerstein e o sistema-mundo.

Colocado na parte mais oriental da America, e por assim dier, ocupando o centro do mundo; favorecido por um clima geralmente temperado, ameno e delicioso, que fecunda a terra com a virtude de uma vegetação continua, e permite cultivar em terrenos diversos, (...) dotado em summa pela natureza com todos os elementos imaginaveis de prosperidade e de grandeza, posição geographica, excellencia de clima, abundancia de materias primas ou productos naturaes, e facilidade de communicações internas, o que pode faltar ao império da Santa Cruz, á patria dos Andradas, para elevar-se rapidamente aos altos destinos á que parece chamado pela Providencia, para constituir-se o estado mais florescente do mundo (...)? (...) parece-nos (...)<sup>75</sup>

No primeiro dia do ano de 1853, conforme se lê do trecho acima, o *Diario de Pernambuco* fez circular, em sua edição diária, artigo destinado a uma espécie de retrospectiva de 1852, dando prognósticos acerca de uma nação que estaria “no centro do mundo”, mas que precisava melhor costurar suas alianças políticas internas, visando

<sup>73</sup> Dados a partir da obra clássica de BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

<sup>74</sup> SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: Os planos de viação no Segundo Reinado 1869-1889*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 45.

<sup>75</sup> *Diario de Pernambuco*, 01 de janeiro de 1853.



à prosperidade mundial, profetizada por “viajantes e historiadores” que conheciam o Brasil.

De fato, independentemente de estarem articuladas ao Partido Conservador ou ao Partido Liberal, em matéria de filiação política no Império do Brasil, as fazendas estavam no Sul e no Norte do Império, com produção predominante, respectivamente, de café e de açúcar, disputavam internamente o protagonismo e o direcionamento prevalente das políticas nacionais, sendo a intermediação imperial dessa política de construção de ferrovias e portos mediante garantias de juros um fator que colaboraria na manutenção da unidade sempre ameaçada pelos constantes embates entre o Norte e o Sul do Império:

Graças ao sistema de garantia de juros, que foi o principalmente adotado na construção da nossa rede ferroviária, o Governo imperial havia ocupado, e isto desse os anos cinquenta, a posição estratégica de intermediário entre o capital estrangeiro e as províncias. (...) Destarte, constituiu-se uma aliança, uma teia de cumplicidades, mutuamente vantajosa. Ao capital estrangeiro, a garantia de juros do Estado conferia aos investimentos ferroviários uma segurança que não lhe poderiam dar as províncias; ao Governo imperial, o capital estrangeiro proporcionava os recursos, financeiros e tecnológicos, com que afiançar, de maneira prática, a política de centralização seguida desde os anos quarenta com a liquidação da experiência timidamente descentralizadora, do período regencial.<sup>76</sup>

Especificamente quanto à cana de açúcar, que guardava herança colonial, apesar de originária do oriente,<sup>77</sup> naturalizou-se na paisagem pernambucana, compondo a balança comercial nacional e introduzindo uma dinâmica de exploração da terra e do trabalho, a plantação, de “longevidade plurissecular”.<sup>78</sup>

Em todo caso, o café, mesmo se tratando de uma cultura menos antiga – segundo Caio Prado Júnior,<sup>79</sup> desde 1727, com produção acentuada em meados do século XIX, em parte pela liberação do mercado norte americano – envolvia uma dinâmica articulada em um mesmo sistema de exploração de terra e trabalho e atenderia a uma demanda crescente do mercado internacional nos oitocentos.

<sup>76</sup> MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p.193-194.

<sup>77</sup> MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar. Produtores escravizados, consumidores proletarizados*. Org. e Trad. Christine Rufino Dabat, Recife, Editora Universitária UFPE, 2010.

<sup>78</sup> DABAT, Christine Rufino. *Moradores de Engenho. Relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais*. Recife: UFPE, 2012, p. 23.

<sup>79</sup> Em *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1945.

Destarte, a concessão da RSF, em 1852, a ser empreendida por companhia inglesa, a *Recife and São Francisco Railway Company*, constituída, como foi mencionado, na praça de Londres, em 1853, foi editada num momento em que, tanto no cenário pernambucano, quanto nacional, significaria possibilidade de investimento de capitais, de reforço do discurso do progresso tecnológico e científico e de redução de custos dos senhores da plantação, com vistas ao mercado internacional.

A RSF representava, acrescente-se, uma vitória política do Norte em relação ao Sul do Império. A análise dos anais do Senado dos anos de 1851 e 1852 evidencia que o projeto inicial colocado em discussão estava restrito à construção e à operação de uma estrada de ferro ligando a Corte (Rio de Janeiro) a São Paulo e a Minas e, após intensos debates ao longo de 1851 e 1852, com intervenções substanciais de Olinda e Montezuma (Bahia), o Senado daria curso a um projeto de maior dimensão, aprovando tanto a RSF quanto, logo em seguida, a estrada de ferro da Bahia ao São Francisco (BSF).

O Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1852, concedeu, pois, privilégio de construção e exploração de um caminho de ferro na Província de Pernambuco. Ele se iniciaria em Recife e terminaria em um dos pontos navegáveis do Rio São Francisco, a fim de beneficiar a agricultura e o comércio, segundo expressa a norma, com “os meios de mais facil comunicação entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento.”

Ademais, o porto da Província de Pernambuco, caso melhor conectado ao local de produção, poderia excluir do percurso os atravessadores do açúcar,<sup>80</sup> reduzindo os custos de uma produção que se encontrava em situação geográfica das mais favoráveis. O porto de Pernambuco, se considerado o mercado consumidor europeu, e mesmo o norte americano, guardava menor distância em relação à distância percorrida entre os demais portos nacionais, inclusive os das regiões cafeeiras, e aquele mesmo mercado consumidor estrangeiro.

---

<sup>80</sup> Ver AROUCHA, Davi Costa. *A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife do Século XIX*. Monografia – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Graduação em História, 2014.

Conforme leciona Alessandro Filipe de Meneses Gomes<sup>81</sup>, “o número de entradas e saídas e a lotação portuárias” é diretamente proporcional à importância econômica do porto:

De antemão, é bom que se diga que nem sempre um navio que vinha ou deixava o porto transportava alguma carga de ou para Pernambuco. Alguns deles estavam na condição de “arribados”, muitos vieram apenas para “refrescar”, e outros tantos passaram pela província em lastro ou com mercadorias em trânsito. (...) Inexistindo entre nós uma indústria naval expressiva, a marinha mercante estrangeira controlava o comércio de longo curso de Pernambuco. (...) No término do Segundo Reinado, o fornecimento de navios de longo curso esteve nas mãos de pouquíssimos estaleiros da Europa. A Inglaterra e a Noruega sozinhas entravam com mais de 72% do total de navios a vela e 70% da lotação de entrada. (...) A mesma tendência para a concentração encontra-se na navegação a vapor. Apenas a Inglaterra e a França detinham mais de 79% das entradas e 80% da tonelagem total. Os vapores norte-americanos, alemães e austríacos tinham alguma relevância (...). No tocante as saídas, os principais destinos do açúcar, do algodão, da aguardante e do couro eram os portos de Liverpool, Canal, Rio a Prata, Barcelona, Lisboa, o Havre e Nova York.

Ele demonstra, a partir das nacionalidades em movimento nos portos, uma concentração da navegação de longo curso sob domínio de Inglaterra, Noruega e França, identificando que as importações da produção da Província de Pernambuco no século XIX foram feitas predominantemente por países da Europa e pelos Estados Unidos, cuja cidade de Nova York tornar-se-ia “o principal paradeiro da produção açucareira” de Pernambuco.

Cartografado o Brasil na publicação nova-iorquina de J. H. Colton & Co., no ano de 1857 (Mapa 03), o destaque dado no canto inferior esquerdo daquele projeto gráfico se restringiu aos portos do Rio de Janeiro e de Pernambuco, o primeiro situado no centro político-administrativo do Império e o segundo expressivo no escoamento internacional de produção da Província e de todo o Brasil, dada sua situação geopolítica:

---

<sup>81</sup> GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. *Das docas de comércio aos cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramentos do porto do Recife no Oitocentos*. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2016, p. 102-103.



Mapa 03 – Brazil, 1857.  
 (Acervo digital da Biblioteca Nacional – RJ)<sup>82</sup>

<sup>82</sup> Ampliação ao final da dissertação, em anexo.

A inserção do Brasil e, especificamente, da província de Pernambuco no quadro de inter-relações mundiais não poderia abrir mão das redes de comunicação, que cumpririam suas funções “ligando a fazenda ao porto”,<sup>83</sup> estabelecendo-se disputas internas, articuladas ao contexto global de produção, escoamento e consumo.

No *Diario de Pernambuco*, de 01 de maio de 1854, na coluna “INTERIOR”, encontra-se a publicação de “carta particular”, de Ouro Preto (Minas Gerais), que, após tecer considerações sobre cismas partidários, refere-se expressamente à correlação necessária e indispensável entre produção e consumo, e, apesar de dizer respeito a uma menor escala, bem expressa uma dimensão já presente nas preocupações político-econômicas provinciais:

Esta verdade mais se demonstra nesta provincia quando se trata de viação ou da industria dos transportes, a alma e a vida de todas as nossas industrias, sem a qual não podemos ter trabalho, não por falta de braços, mas de consumo, pois aonde não ha consumo, não póde haver producção nem trabalho.

Com efeito, as lutas não ocorriam exclusiva ou preponderantemente entre classes, pois, no que diz respeito à definição de rotas, beneficiamento de insumos produtivos ou investimentos públicos nos melhoramentos materiais a atender interesses privados elas despontavam no interior dos grupos. É dizer que, dentro de uma mesma classe, às vezes em uma mesma Província, instaurava-se a luta política própria, conforme destaca Immanuel Wallerstein,<sup>84</sup> do sistema capitalista, um “sistema que jogou todos os acumuladores de capital uns contra os outros”:

Empresário contra empresário, setor econômico contra setor econômico, empresários de um Estado contra os de outro, ou de um grupo étnico contra os de outro, a luta era por definição incessante. E essa luta incessante constantemente tomava uma forma política, justamente devido ao papel central dos Estados na acumulação de capital (...). Certamente, foi politicamente útil usar slogans ideológicos “universalizantes” sobre o progresso. Era um modo de associar mobilização da luta de classes a um lado das lutas intra-acumuladores.

Protagonizando papéis na luta por benefícios nessa política de acumulação capitalista, que, quanto mais exitosa, mais ampliaria as possibilidades de ampliação e alcance do consumo, os senhores canavieiros pernambucanos tinham lugar nessa

---

<sup>83</sup> SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. Planos para o Império: Os planos de viação no Segundo Reinado 1869-1889. São Paulo: Alameda, 2012, p. 45.

<sup>84</sup> WALLERSTEIN, Immanuel. *O capitalismo histórico*. Brasília: Brasiliense, 1985, p.53.

economia mundial e pretendiam fazer valer suas demandas, instalando-se nas instituições governamentais ou delas exigindo postura ativa na desoneração do capital privado, de seus capitais, de modo a fazer valer que não estariam no cerne das preocupações do Estado moderno políticas de interesse da coletividade, mas de direcionamento dos fundos públicos a interesses privados:

Os governos redistribuíam para os ricos de acordo com o princípio da individualização do lucro e socialização dos riscos. Em toda a história do sistema capitalista, quanto maior o risco e maiores as perdas, mais provável era a intervenção governamental no sentido de prevenir falências e mesmo ressarcir as perdas, apenas devido às agitações financeiras que desejavam evitar. (...) Os fundos públicos ampliaram e sustentaram gastos cruciais para a redução de custos para múltiplos grupos de produtores privados – isto é, energia básica, transportes e infra-estrutura internacional da economia mundial. Ainda que seja indubitável que a maioria das pessoas tirou algum benefício dos gastos com infra-estrutura, nem todas se beneficiaram igualmente. A vantagem aumentou desproporcionalmente para aqueles que já eram grandes detentores de capital, sendo ampliada por um sistema de taxaço muito mais igualitário. Por isso, a constituição desta infra-estrutura serviu para aumentar a acumulação e a concentração de capital.<sup>85</sup>

Construir ferrovias, articulando escoamento de produção ao mercado consumidor, investir em sistemas de comunicação e portos na modernidade, pois, mantinha Pernambuco na disputa ativa por seu lugar na economia mundial e não seria o regime escravista que tiraria a Província e o Império desse cenário. O regime escravista, ao revés, era moderno, sem se negar, por óbvio, a particularidade desse regime a cada lugar no mundo onde ele estivesse posto:

Os regimes escravistas das Américas foram construídos e reconstruídos como parte da expansão histórica e da recomposição das relações sociais do capital em escala global. Quais Estados fundaram zonas individuais de produção escravista e onde e quando foram estabelecidas resultaram de desenvolvimentos econômicos mundiais. Ao mesmo tempo, tais fatores tiveram grande importância para a determinação do caráter particular de cada zona.<sup>86</sup>

Dale W. Tomich destaca “o fazer, o refazer e o desfazer das relações escravistas ao longo do tempo histórico e no espaço geográfico”, chamando a atenção “para a heterogeneidade e complexidade das relações e processos econômicos mundiais”, evidenciando a necessidade de uma nova leitura e interpretação da “crise da escravidão nas Américas não como resultado da expansão unilinear da modernidade capitalista

<sup>85</sup> WALLERSTEIN, Immanuel. *O capitalismo histórico*. Brasília: Brasiliense, 1985, p.45-46.

<sup>86</sup> TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo: EDUSP, 2011., p. 13-15.

industrial, mas como consequência da expansão e diferenciação dos regimes escravistas durante o século XIX.”

Assim, à época da construção da primeira seção da RSF (1855-1858), o que advinha desde o período colonial e perpetuar-se-ia quando da República era o fato de que a Província de Pernambuco estava associada à plantação da cana de açúcar, em larga escala e sob extensas áreas de terra, que se utilizava da força de trabalho de “braços” escravos ou livres a ela agregados.

### 1.3 Açúcar e escravidão: um passado contínuo, a seguir sobre trilhos

*Vende-se, em casa de N. O. Bieber & C., na rua da Cruz n. 4, algodão transado, muito proprio para sacos de assucar e roupa de escravos, por preço comodo.*

Aos 07 de Janeiro de 1852, na página 4, coluna “VENDAS”, do *Diario de Pernambuco*, lê-se o anúncio acima transcrito. O algodão trançado era oferecido, indistintamente, para cobertura do açúcar e do escravo.

A escravidão, vista a partir dos marcos legais brasileiros, pode ser percebida em longa duração<sup>87</sup> que, para atender às demandas do mercado, recebeu não só o “algodão transado” para se vestir, mas a trama político-jurídica própria, que a preservaria enquanto interessasse à posição brasileira no cenário da economia mundial.

De início, as normas que regiam o regime escravista do Brasil em tempos de colônia eram oriundas de Portugal, de modo que tinham aplicação as Ordenações Manuelinas (século XVI) e, posteriormente, as Ordenações Filipinas (século XVII). Com a independência (1822), foram intensas as discussões acerca da definição de quem seria considerado cidadão brasileiro<sup>88</sup> e o regramento da escravidão manteve o patamar de elevada importância política, embora seus principais atores, os escravos, tenham permanecido à margem de proteção legal que os afastasse da condição de ativo patrimonial de seus proprietários, à exceção dos nascidos no país, fossem “ingenuos, ou libertos”. É que o inciso I, do artigo 6, da *Constituição Política do do Império do Brazil*,

<sup>87</sup> BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editorial Presença, 1972.

<sup>88</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo G. O "nascimento político" do Brasil: as origens do Estado e da nação (1808-1825). Rio de Janeiro: DP&A, 2003; AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites do século XIX. São Paulo: Annablume, 2004 [1987].

de 25 de março de 1824, declarou serem, apenas em tais casos, cidadãos brasileiros e, ainda assim, excetuando-lhes, no artigo 94, inciso II, a condição de votantes e eleitores.

Os regramentos jurídicos se perpetuariam, dando corpo a uma tutela rígida e, em todo século XIX, serviriam de ferramentas de contenção, minimizando os medos que permeavam o imaginário das elites<sup>89</sup> e forjando um ambiente propício para que, num presente contínuo, as estratégias de exploração do trabalho se perpetuassem, sem que os grillhões do regime escravista permanecessem fisicamente visíveis sobre os corpos de quem trabalha<sup>90</sup>:

Esta população escrava, longe de dever ser considerada como um bem, é certamente grande mal. Estranho aos interesses públicos, sempre em guerra doméstica com a população livre, e não poucas vezes apresentando no moral o quadro físico dos vulcões em erupção contra as massas que reprimem sua natural tendência; gente que quando é preciso defender honra, fazenda, e vida, é o inimigo mais temível existindo domiciliada com as famílias livres.<sup>91</sup>

Nesse contexto, seguiram-se os regramentos que, em maior ou menor medida, seriam utilizados como estratégias governamentais de controle do regime de exploração do trabalho escravo. Lei Diogo Feijó (de 7 de novembro de 1831), Código Criminal do Império (de 1830), Lei de determinação de penas (inclusive de morte) aos escravos (Lei n. 4, de 10 de junho de 1835), Lei Eusébio de Queiroz (n. 581 de 4 de setembro de 1850), Lei do Ventre Livre (n. 2.040, de 28 de setembro de 1871), Lei dos Sexagenários (também conhecida como Lei Saraiva-Cotegipe, n. 3.270, de 28 de setembro de 1885) e Lei Áurea (n. 3.353, de 13 de maio de 1888) são, em breve digressão cronológica, as normas que tiveram lugar no Brasil império, no que diz respeito à escravidão, à abolição e à sua longa duração.

O fenômeno da escravidão se manteve presente, ao mesmo tempo em que eram forjados os ideários de progresso da nação, que pressupunham o trabalho livre. Representando um elemento oposto à almejada modernidade, a escravidão permaneceria inserida no cenário de construção da ferrovia. A estrada de ferro, sob a promessa de utilização de trabalho livre, poderia diminuir a distância que, em princípio, afastava a

---

<sup>89</sup> SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo G. *O "nascimento político" do Brasil: as origens do Estado e da nação (1808-1825)*. Rio de Janeiro: DP&A, 2003; AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites do século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004 [1987].

<sup>90</sup> Acerca da questão, ver GRILLO, Maria Ângela de Faria. *O Cotidiano da Escravidão em Pernambuco, 1850-1888*. Recife, 1989, Mestrado em História UFPE-CFCH, 1989.

<sup>91</sup> Transcrição de obra de José Eloy Pessoa da Silva, publicada em 1826, por AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites do século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004 [1987], p. 35.



*plantation* do mundo moderno. Entretanto, a comunicação de estatutos de liberdade e escravidão seria fenômeno recorrente, de modo que o padrão a ser perpetuado era o da exploração da força de trabalho, independentemente da condição jurídica na qual estivesse catalogado o trabalhador.

As leis visavam manter o trabalhador escravo em curtas rédeas, destituindo-o de uma possibilidade mais ampla de liberdade na disposição de seu trabalho, a única força produtiva da qual era detentor, a fim de assegurar os interesses do capital na produção de bens que, no caso de Pernambuco, predominava a produção açucareira.

Como se viu do anúncio do *Diario de Pernambuco*, o “algodão transado” que vestia o escravo era o mesmo que ensacava o açúcar. A paráfrase livre, feita a partir de tal anúncio, remete à plantação da cana de açúcar, que, considerando os seus vários elementos em rede, assim como a escravidão, perpetuou-se em temporalidades de extensa duração e teve largo alcance espacial em todo o longo século XIX.<sup>92</sup>

Em tal cadeia, que ao longo dos séculos sempre comportou grandes distâncias entre os centros de produção e os centros de consumo, como já analisado, tornou-se indispensável o investimento em vias de comunicação. Ampliar as possibilidades de transporte do açúcar aos portos, contando com o mínimo possível de atravessadores ou de outras ocorrências que encareciam o produto no trajeto<sup>93</sup> se situava dentre os fatores preponderantes de perpetuação da plantação, na medida em que estava nos mercados consumidores geograficamente distantes a sua razão de permanência.<sup>94</sup>

Neste contexto, os caminhos endossavam o discurso moderno do progresso e deveriam concorrer para a manutenção de uma balança comercial positiva e competitiva na economia mundial, facilitando e aumentando as possibilidades de escoamento da produção.

À época, o fenômeno ocorria em outros locais coloniais ou pós-coloniais ameríndios, a exemplo de Cuba, que antes mesmo do Brasil já enfrentava tais questões.

---

<sup>92</sup> BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editorial Presença, 1972; HOBBSAWM, Eric. *The Age of Revolution 1789-1848*. London: Sphere, 1962; HOBBSAWM, Eric. *The Age of Capital 1848-1875*. London: Abacus, 1975; HOBBSAWM, Eric. *The Age of Empire 1875-1914*. London: Abacus, 1987.

<sup>93</sup> AROUCHA, Davi Costa. *A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife do Século XIX*. Monografia – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Graduação em História, 2014.

<sup>94</sup> Os professores S. Mintz e E. Wolf trouxeram os elementos conceituais aqui utilizados, através do artigo *Fazendas e Plantações*, publicado em 1957, e traduzido e publicado no Brasil através da coletânea MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar. Produtores escravizados, consumidores proletarizados*. Org. e Trad. Christine Rufino Dabat, Recife, Editora Universitária UFPE, 2010.

A plantação açucareira cubana, cujas bases também se firmavam, dentro da mesma perspectiva conceitual de Sidney Mintz e Eric Wolf, em monocultura, grandes propriedades rurais, mão de obra de baixo custo e produção para mercados longínquos, enfrentou dificuldades quanto ao transporte e escoamento da produção. Como bem destaca o professor Mintz, vivendo “uma modernidade que antecedeu o moderno”,<sup>95</sup> Cuba tentaria dar solução às questões relacionadas ao beneficiamento do açúcar, concentração da produção e ao seu escoamento, adotando a solução dos engenhos centrais e se lançando sobre trilhos já na primeira metade do século XIX, 1830-1837.<sup>96</sup>

A ferrovia, elemento de progresso, de civilização e de modernidade, no caso dos centros de produção da cana de açúcar, apresentar-se-ia também como instrumento da infraestrutura de produção da plantação.

Na província de Pernambuco, a lógica produtiva da segunda metade do século XIX, integrada aos avanços tecnológicos, que representariam uma “modernização sem mudanças”,<sup>97</sup> contaria com políticas provinciais e imperiais de incentivo ao beneficiamento do açúcar nas usinas, bem como, assim como ocorrera em Cuba, haveria a tentativa de implementação dos engenhos centrais, de modo que as novas máquinas a vapor estavam dentre os sinais da modernidade da agroindústria açucareira, ainda que mantivesse a escravidão em longa duração. É nessa situação geográfica, econômica e política que as estradas de ferro simbolizam a modernidade e prometem encurtar distâncias.

Importante que se diga que empreendedores ingleses atuavam de modo integrado no mercado local do açúcar, seja no escoamento, seja modernização da produção, autorizados por concessões imperiais que lhes garantiriam prazos de exploração exclusiva de suas invenções.

---

<sup>95</sup> O artigo *Aturando substâncias duradouras, testando teorias desafiadoras: a região do Caribe como Oikoumenê*, de 1996, também foi publicado na coletânea MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar. Produtores escravizados, consumidores proletarizados*. Org. e Trad. Christine Rufino Dabat, Recife, Editora Universitária UFPE, 2010.

<sup>96</sup> Acerca do tema, a já citada obra clássica de ÁLVARES, Alejandro García; LECUONA, Oscar Zanetti. *Caminos para el azúcar*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1987. Ver também BAZZANI, Eduardo L. Moyano Bazzani. *La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*. Madri: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991. No que diz respeito ao meio ambiente e ao progresso em Cuba, com ênfase na plantação açucareira, ver MONZOTE, Reinaldo Funes. *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926*. Buenos Aires, Cidade do México: Siglo XXI, 2004.

<sup>97</sup> Expressão forjada na obra também clássica de EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910*. Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977.

O Decreto n. 1053, de 13 de outubro de 1852, por exemplo, concede aos mesmos empreiteiros ingleses da RSF, Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, a exploração exclusiva, por 10 anos, de construção e venda de aparelhos por eles desenvolvidos e destinados ao fabrico de açúcar.

Os investidores britânicos que ingressavam no mercado brasileiro contavam com algumas vantagens, na medida em que a população dita 'livre', além de estar em crescimento, não recebia salários expressivos se comparados aos pagos na Inglaterra. Além disso, as promessas governamentais de elevadas taxas de juros e as amplas isenções de tarifas sobre importação de bens também atraía o capital estrangeiro.

As estimativas da população brasileira para os anos de 1850, 1854 e 1860 eram, respectivamente, de 8.000.000, de 7.677.200 e de 8.448.000 de pessoas, independentemente da condição civil desses habitantes (livres ou escravos).<sup>98</sup> Quanto à província de Pernambuco, os dados estimados se referem apenas ao ano de 1854 e apontam um total de 950.000 habitantes, o que significava a quarta maior população do império, atrás apenas de Bahia, Rio de Janeiro e Minas Gerais.<sup>99</sup> Dentre essas, a geograficamente mais próxima ao acesso marítimo europeu era a província de Pernambuco.

Apenas em 1872, seriam levantadas estatísticas oficiais do Brasil, por determinação imperial. É que, apesar de ter sido autorizada a organização do censo geral do Império e regulamentado o registro anual dos nascimentos e óbitos desde os anos de 1850 e 1851 (Lei nº 586 de 6 de setembro de 1850; Decretos nº 797 e nº 798 de 18 de junho de 1851), não houve, antes de 1872, uma adesão da população a tais comandos.

A primeira tentativa de recenseamento legal, havida em 1852 (criação do registro civil obrigatório), foi objeto de oposição em Pernambuco e várias outras províncias do Norte do império do Brasil. A população acreditava que perderia a condição de liberdade caso fosse cumprida a novel legislação que determinava a classificação documental obrigatória da cor. Tal experiência em registros oficiais, à época, estava adstrita aos documentos relacionados aos de condição jurídica de escravidão, já que tal dado constava das matrículas de escravos.

---

<sup>98</sup> Tabela do censo histórico estimado de 1550 a 1870 disponível em <[www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censohistorico/1550\\_1870.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censohistorico/1550_1870.shtm)>.

<sup>99</sup> Ver JANCSÓ, Istiván. (org.) *Cronologia de História do Brasil Monárquico (1808-1889)*. São Paulo: Humanitas, 2000.

Outrossim, disseminaram-se estratégias em que a presunção era de escravidão, e não de liberdade, em relação às pessoas consideradas “de cor”, as quais passaram a desenvolver suas táticas diante desse modo de dar cumprimento à legislação de abolição do tráfico internacional de africanos.

Desse modo, desde 1831, o que se acentuou com a lei de 1850, as instituições imperiais e provinciais precarizavam a liberdade dos que fossem catalogados como “pretos”, onerando o mínimo possível o patrimônio dos senhores da plantação, que contrabandeavam escravos:

(...) durante o longo período em que exerceu a chefatura de polícia da Corte, entre 1833 e 1844, Eusébio de Queiróz organizou a instituição em torno do pressuposto deque “não sendo fácil obter provas de escravidão, quando um preto insiste em dizer-se livre”, parecia “mais razoável a respeito dos pretos presumir a escravidão, enquanto por assento de batismo, ou carta de liberdade não mostrarem o contrário”. A adoção desse pressuposto – isto é, da escravidão de um preto qualquer suspeito de ser escravo até prova em contrário – ocorria no contexto do contrabando para o país de mais de 750 mil africanos nas décadas de 1830 e 1840. A doutrina de Euzébio de Queiróz teorizava a conduta do poder público, por assi dizer, com vistas a coadunar a classe senhorial no procedimento de acumulação de propriedade escrava ilegal. Além disso, transferia-se à população negra o ônus de prova de sua liberdade, medida conveniente em circunstâncias nas quais a prova de escravidão, que seria obrigação dos senhores, dependia cada vez mais de artifícios diversos, destinados a produzir ficção de legalidade originária do contrabando.<sup>100</sup>

Diante da precariedade do estatuto de liberdade de que gozavam essas pessoas, as reações foram intensas e imediatas, legitimamente fundadas pela incerteza sobre quais seriam os destinos dados à documentação civil obrigatória de mapeamento da população, onde constaria a qualificação “raça”.<sup>101</sup>

Em nota técnica, o IBGE (2011) esclarece que, no censo de 1872, “a classificação por raças estava presente na forma de quatro opções de resposta: branco,

<sup>100</sup> CHALOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 228-229.

<sup>101</sup> Em relação às temáticas de liberdade e escravidão e a comunicação desses estatutos, bem como quanto às insurgências frente à legislação que pretendia impor registro obrigatório de nascimentos e óbitos, com indicação de cor: CHALOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012; SAAVEDRA, Renata Franco. Recenseamento e conflito no Brasil imperial: o caso da Guerra dos Marimbondos. in. *Clio. Série História do Nordeste (UFPE)*, v. 1, p. 90-113, 2015; OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de. Sobreviver à pressão escapando ao controle: embates em torno da ‘lei do cativo’ (a Guerra dos Marimbondos em Pernambuco, 1851-1852). in. *Almanack brasiliense*, n. 03, maio de 2006; OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de. O Ronco da Abelha: resistência popular e conflito na consolidação do Estado nacional, 1851-1852. in. *Almanack brasiliense*, n. 01, maio de 2005; LOVEMAN, Mara. Racial classification and the State in Latin America. Oxford: Oxford University Press, 2014; FENELON, Dea Ribeiro. Levantamento e sistematização da legislação relativa aos escravos no Brasil. in. PAULA, Eurípides Simões de (org.). *Trabalho Livre e Trabalho Escravo*. São Paulo: Separata dos Anais do VI Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História, 1973, p. 199-307.

preto, pardo e caboclo, esta última dirigida a contabilizar a população indígena do País” e, quando do censo seguinte, de 1890, “foi utilizado o termo mestiço em substituição a pardo, enquanto as outras três categorias continuaram a ser utilizadas”, o que resultou em simultaneidade de critérios nesse aspecto, conforme se lê daquela nota do IBGE (2011):

Verifica-se assim a existência de dois critérios simultâneos na classificação da população no mesmo quesito: um que aponta para o registro da ‘cor’ do entrevistado, utilizando as categorias de branco e preto, e outro que remete à ascendência ou origem racial, manifestando-se na utilização do termo mestiço para os produtos das uniões de pretos e brancos e de caboclo para classificar os índios e seus descendentes.

Quanto aos anos anteriores a 1872, os dados nacionais são obtidos diretamente dos relatórios das províncias. Peter Eisenberg,<sup>102</sup> em estudo específico sobre a indústria açucareira em Pernambuco, analisando o período entre 1840 e 1910, estimou a população de escravos em Pernambuco, para os anos de 1839, 1842, 1855 e 1872, respectivamente, nos índices de 23,6%, 22,7%, 20,9% e 10,6%, representando, entre 1855 e 1872, decréscimo de 50% de escravos, embora o total da população (livre e escrava) tenha permanecido em ascensão.

O aumento da população na Província de Pernambuco esteve associado à crescente produção de açúcar, independentemente de aumento ou decréscimo dos preços do açúcar no mercado.

A partir de 1830, haveria o incremento do setor primário nacional com o café do Sul do império (províncias de São Paulo e Minas Gerais), de modo que, juntamente com o açúcar, estes seriam os dois produtos de maior relevância nas exportações brasileiras do período. Tanto a produção de açúcar quanto a de café cresceram na primeira metade do século XIX, embora, no caso do açúcar, o preço tenha sofrido queda significativa diante da concorrência de outros locais do globo que passaram a produzir sob domínio direto dos principais impérios consumidores da Europa.

Considerando-se os números em volume de produção, independentemente dos preços praticados no mercado para café ou açúcar brasileiros, o único período na primeira metade do século XIX em que houve decréscimo do quantitativo de produção de açúcar brasileiro, em toneladas, ocorrera entre os anos de 1856-1860: em 1826-1830,

---

<sup>102</sup> EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910*. Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977.

a produção, que era de 54.796 toneladas, manteve-se em crescimento até 1851-1855, quando atingiu 127.874 toneladas, caindo para 98.864 toneladas entre 1856-1860. A produção de café, para os anos de 1826-1830, foi de 25.680 toneladas, alcançando 150.840 toneladas entre 1851-1855 e, mantendo-se em crescimento, atingiu 164.160 toneladas entre 1856-1860.

Ampliada a repressão ao tráfico de trabalhadores africanos deportados<sup>103</sup> após o *Bill Aberdeen Act* (1845), a expansão da produção cafeeira no Sul do império do Brasil foi um dos elementos que contribuiu para transformar o trabalhador escravo em ativo crescente no patrimônio dos senhores de engenho do Norte, até então imobilizado naqueles ‘braços’ de cor.

A modernização na industrialização do açúcar também iria integrar a articulação dinâmica de forças socioeconômicas daquele momento histórico, o que concorreria para que os senhores do açúcar no Norte liberassem ao café, gradativamente, os ‘braços’ escravos, intensificando-se, com isso, o tráfico interprovincial, cujo auge dar-se-ia em 1870, sem que isso tenha significado efetiva mudança nos padrões de exploração de mão de obra no Norte do Império:

(...) a maior rentabilidade do setor cafeeiro, permitiu que os cafeicultores suplantassem a oferta dos senhores de engenho no que se refere a escravos, e depois de 1850 Pernambuco passou a exportar escravos para o Sul. O tráfico interprovincial de escravos floresceu durante três décadas – de 1850 a 1880. Os cultivadores de cana vendiam seus escravos em pequenos lotes, cada ano, para cobrir os débitos com seus agentes de Recife, e 760 escravos saíram em média por ano, legalmente, da província (...). Como os escravistas tivessem que pagar uma taxa de saída de 100 mil-réis por escravo, após 1852, e de 200 mil-réis depois de 1859, muitos escravos foram contrabandeados para o sul. Assim, o total efetivamente embarcado seria, provavelmente, de 1.000 a 1.500 escravos por ano.<sup>104</sup>

Almir Chaiban EL-Kareh, estudando a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFPII), cuja concessão e construção fora contemporânea à RSF, mas se tratava de interligação de províncias ao Sul do império, do Rio de Janeiro a São Paulo e Minas Gerais, identifica o mesmo fenômeno no que diz respeito ao fluxo interprovincial de escravos,

<sup>103</sup> A terminologia “trabalhadores africanos deportados” foi proposta no Encontro de Dakar, em novembro de 2016, na primeira edição das Oficinas de Pensamento, onde participaram estudiosos associados às propostas de estudos pós-coloniais e de descolonização do Professor Achille Mbembé. O evento foi noticiado, dentre outros, no *Le Monde Afrique*, de 28 de outubro de 2016.

<sup>104</sup> EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910*. Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977, p. 174-175.

que chegavam às lavouras de café oriundos das plantações de cana de açúcar, de modo que

os fazendeiros do café, ao se aprovisionarem de escravos no Nordeste, na maior quantidade possível, mesmo que para isso fossem obrigados a se endividar, deram início a um intenso comércio interprovincial de negros, no sentido nordeste-sudeste, permitindo que a área cafeeira do Vale do Paraíba pudesse manter seu ritmo de expansão.<sup>105</sup>

Com efeito, a província de Pernambuco, cuja elite canavieira investia em avanços tecnológicos para modernizar a produção de açúcar, bem como se capitalizava, seja pela intensificação do tráfico interprovincial de escravos, seja através de políticas governamentais de desoneração da produção, encontraria lugar profícuo para inspirar os planos de viação do Império.

Na Corte, os senhores da plantação canavieira falariam, através dos púlpitos parlamentares, firmes no propósito de influenciar os projetos e trajetos das ferrovias, em benefício da lavoura. O “algodão transado, muito proprio para sacos de assucar e roupa de escravos”, não se sabe se “por preço comodo”, talvez fizesse planos de andar de trem e alargar a paisagem que trabalha.

#### **1.4 Antes dos planos de viação imperiais, a RSF e “O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil”: uma leitura de Cristiano Ottoni.**

*Marquemos as direcções; demos os passos que pudermos, mas demo-los com firmeza e sem errar o caminho.*<sup>106</sup>

Entre os anos de 1869 e 1889, seriam elaborados cinco planos de viação, atendendo demandas do Império do Brasil. Os engenheiros, em cada um daqueles planos, propuseram onde priorizar a construção de vias fluviais, ferrovias e estradas, bem como de que maneira essas técnicas de circulação deveriam ser integradas. Todavia, tais planos revelam, para além das questões da geografia e da engenharia de circulação, projetos para uma nação. Através de documentos técnicos, os engenheiros,

---

<sup>105</sup> EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982, p. 27.

<sup>106</sup> Excerto de *O Futuro das Estradas de Ferro*, de Cristiano Ottoni, 1859. Reprodução de fragmento da obra, bem como de imagem de Cristiano Ottoni ao final da dissertação, em anexo.

com maior ou menor influência de fatores políticos, econômicos e sociais, pensavam o país.<sup>107</sup>

Contudo, já em 1859 haveria a publicação de uma fala, declarada a partir de alguém com experiência técnica e profissional em engenharia, antecedente a tais planos e revelando expressamente propósitos políticos e econômicos ao planejamento de uma rede de transportes brasileira: “O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil”, de Cristiano Benedito Ottoni, de onde se extraiu o excerto transcrito em seguida ao destaque deste subtítulo.

A obra traduz a ideologia de uma nação rumo ao progresso, o qual estaria atrelado, necessariamente, aos melhoramentos materiais.<sup>108</sup> Cristiano Ottoni (1811-1896) foi o primeiro diretor (1855) da Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII). A concessão e construção da EFDPII eram contemporâneas às da RSF, tratando-se, no caso da EFDPII, de estrada cujo propósito era de interligação de províncias do Sul do Império, partindo do Rio de Janeiro a São Paulo e a Minas Gerais.

Já na introdução de “O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil”, Cristiano Ottoni se refere à RSF, denominada por ele de “Água Preta”, como uma das “tres linhas de maxima importancia”, explicando o porquê de tal classificação:

Chamo linhas de maxima importancia a estrada de ferro de D. Pedro II a do Joaseiro e a de Agua Preta, porque segundo razões que me é possível formar actualmente da futura rede de comunicações internas do Brasil, aquellas tres linhas em nenhum caso poderão deixar de ser classificadas entre as principaes artérias, pela razão de tenderem a ligar mais intimamente, e avançar pari passu no caminho da prosperidade a tres grandes centros de população que tanto peção na balança política do Imperio, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.

O engenheiro se utiliza, logo naquela primeira oportunidade, da expressão “futura rede de comunicações internas do Brasil”, ocasião em que destaca, na condição de advertência, que se o Brasil “deseja conservar o seu lugar de Primeira Potencia da America Meridional, e desenvolver o seu poder e prosperidade, como lhe permitem sua posição geographica e seus recursos, a condição *sine qua non*” não poderia se esquivar do planejamento e criação dessa rede: “uma rede de comunicações

---

<sup>107</sup> Sobre o tema, SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. *Planos para o Império: Os planos de viação no Segundo Reinado 1869-1889*. São Paulo: Alameda, 2012.

<sup>108</sup> Dentre outros, a obra de referência EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.



á vapor adaptada aos fins industriaes, sociais e políticos, que de ordinario preenchem taes communições alliadas ao Telegrapho Electrico.”

Os argumentos construídos naquela introdução, sempre apontando a província de Pernambuco e a RSF como relevantes na rede brasileira por ele pensada, são construídos a partir de um paralelo estatístico de ferrovias existentes na Europa, especificamente na Inglaterra, na Áustria, na Bélgica e, conforme expressão do autor, “na poderosa França”. O intuito de Cristiano Ottoni estava em reforçar a ideia que, embora “poderosa”, a nação francesa largara tarde na corrida sobre trilhos, estando com apenas 434 km entre 1837-1838, contra 3.843 km da Inglaterra, 1.000 km da Áustria e 508 km da Bélgica, também considerado o período de 1837-1838.

Ao longo da analogia, o engenheiro credita a culpa do atraso da “primeira potencia do Continente”, a França, aos reiterados embates parlamentares que se sucederam, retardando, num primeiro momento, o progresso daquela nação, ao menos em matéria de caminhos de ferro. Tomava tal ocorrência como parâmetro, na medida em que o momento do Brasil, quando de 1859, revelava as disputas nos púlpitos parlamentares que, no mais das vezes, davam corpo às querelas entre o Norte e o Sul do Império: “enchergo, nos factos a que alludi severas advertencias e notaveis analogias com o que entre nós se tem talvez de passar nos proximos anos.”

As intenções declaradas por Cristiano Ottoni, ao que em dado momento da introdução à obra denomina “programma”, encontram-se no apelo aos “homens illustrados” e aos “poderes do Estado” para que tenham um pensamento de coalisão, integrado, política e economicamente. Embora destaque, no que toca à técnica, que o país careceria de profissionais habilitados, mas elenca tal circunstância dentre os impeditivos à empreitada patriótica:

Nas palavras sublinhadas está o progamma desta memoria: não que eu tenha a pretenção de resolver tão grandiosos problemas, mas vejo quasi despresada pelas grandes intelligencias do meu paiz a magna questão das estradas de ferro; não digo a questão technica, em que temos poucas habilitações, mas a questão financeira e a questão politica das vias férreas, questões tão dignas das cogitações de nossos Estadistas, e ás quaes está ligado indissolavelmente o futuro da Patria!

No primeiro capítulo, Cristiano Ottoni menciona a “Rede Brasileira de communições a vapor”, reforçando a perspectiva política e econômica desse “plano geral”, em que pese o fato de se tratar de engenheiro, profissionalmente ativo e

desempenhando papel de liderança em uma das destacadas estradas de ferro do país à época, e, por conseguinte, detentor de uma presunção de domínio técnico a respeito do assunto. O engenheiro faz questão de frisar que, ao falar de linhas, não se refere a “traçal-as”, mas definir quais seriam as grandes linhas de interesse a uma “Rede Brasileira de comunicações a vapor”.

O traçado estaria no campo da técnica e necessitava de estudos topográficos específicos. Já a definição de grandes linhas diria respeito aos pontos de ligação relevantes no território brasileiro:

Ha comtudo extremos que notoriamente convem ligar: ha pontos obrigados que se podem assignalar em cada linha; ha valles de grandes rios que convem por em contacto pelo meio maravilhoso dos trilhos de ferro; e ha finalmente considerações sociaes e politicas, que determinão a necessidade de certas communicações. Dest'arte, se não podemos ainda traçar completamente na carta a nossa rede futura, podemos ao menos determinar algumas de suas malhas, e definir os caracteres das grandes estradas, estabelecendo principios reguladores das concessões garantidas, para que todas, no andar do tempo, convirjão para o grande fim. Ousarei assignalar alguns desses caracteres. Será de primeira importancia a linha que atravessar a Cordilheira, ligando centros de produção agricola ás nossas praças marítmas: desenvolvimento da riqueza existente.

O apelo de Cristiano Ottoni, destacando a necessidade de escoamento da produção aos portos, em sintonia com uma perspectiva integrada de economia mundo que integrava o Brasil, independentemente da manutenção do regime escravista, reforçava os acertos até então alcançados pelo império em relação às três linhas que já tinham sido objeto de concessão imperial e estavam em fases de construção e operação diversas, inclusive a RSF. Além disso, afagava as políticas locais, ao argumentar que os trilhos, ao mesmo tempo em que integravam o território, permitiam uma maior descentralização administrativa em favor das províncias:

Os trilhos de ferro, ligando diversas Provincias, serão laços de uma união, que não pesa nem opprime. Os trilhos de ferro, que irradiarem da Capital, serão redeas de Governo, eminentemente gratas aos governados. Os trilhos de ferro constituem o verdadeiro, e talvez unico meio de bem conciliar a unidade e integridade do Imperio com a descenlralisação administrativa a que as Provincias, sejamos justos, não podem deixar de aspirar.

O autor chega ao segundo dos oito capítulos do livro, último em que irá se referir à RSF na condição de linha de grande interesse, já que nos demais capítulos, quando trata de modos financiamento, contratação, execução e administração, sempre que toma a linha em operação e execução em Pernambuco, a mesma RSF, o faz como

alerta do que não se deveria ter feito em matéria de contrato, remuneração de juros, fiscalização e gestão.

No segundo capítulo, “Primeiras linhas a decretar”, o engenheiro é categórico ao afirmar, inclusive na perspectiva econômica de ampliação de lugares de produção, que “o rio de S. Francisco é a primeira chave da união entre o Norte e o Sul e como tal deve o seu valle representar para o futuro papel importante na rede das vias de comunicação.”

Assim, a RSF, não só estava na condição de ligação entre produção e cidade marítima, mas atendia à política imperial de superação de rivalidades interprovinciais. Nesse “systema geral das vias ferreas”, para Cristiano Ottoni,

(...) a navegação de S. Francisco ligada aos trilhos da Agoa Preta, e com os braços que póde lançar da margem pernambucana para o interior constituirão algum dia o amplexo civilizador enlre o Norte e o Sul do Brasil.

Não obstante os firmes propósitos de integração política e de crescimento econômico que pautavam a rede de comunicações anunciadas por Cristiano Ottoni já em 1859, a RSF esbarrou em particularidades de contratação, financiamento, execução e gestão que, segundo ele, levavam à conclusão “de que huma Directoria Ingleza não pode contractar e dirigir convenientemente huma estrada de ferro áquem do Atlantico.”

Destarte, a RSF, na percepção de Cristiano Ottoni, seria um fracasso fruto da má gestão, já que a situação geopolítica da RSF preenchia todos os requisitos de uma estrada de ferro de interesse nacional: serviria de ligação ao ponto mais extremo ao norte do rio São Francisco e consolidaria uma via de escoamento da produção agrícola ao porto.

Cristiano Ottoni analisava os interesses em jogo na relação entre o Brasil e os ingleses. Reconheceu que havia quilometragem de trilhos em disparada vantagem na Inglaterra, mas percebia que o Brasil e os súditos da rainha Victória, potenciais investidores, ocupavam papéis distintos no cenário mundial e, como tal, tinham interesses diversos e, por vezes, conflitantes.

Destacou, pois, que, embora fossem necessários os aportes técnicos e financeiros da iniciativa privada, não deveriam ser as vistas do investidor privado, fosse ele vitoriano, fosse ele de outra nação, a dar a tônica daquelas parcerias público-privadas de construção e exploração de ferrovias no Império do Brasil.

### 1.5 Viajante na “*Laboring Landscapes*”: Charles Blachford Mansfield, um químico vitoriano nos canaviais da província de Pernambuco.

*(...) but it is not peculiarly so, for the roads or paths here are such that it is very rarely possible for two persons to ride abreast.  
(...)*

Em 1852, o químico inglês Charles Blachford Mansfield (1819-1855), viajando a passeio, enquanto cruzava o Atlântico com destino ao Brasil, conheceu um dos irmãos De Mornay. A partir desse encontro, seriam realizados passeios ao interior da Província de Pernambuco, já que os De Mornay estavam às voltas para empreender projeto de uma estrada de ferro e andavam fazendo levantamentos em áreas mais distantes.

O inglês, com formação nos domínios da química, era amigo de festejados pesquisadores conterrâneos seus, a exemplo de Charles Kingsley (1819-1875, graduado pela “University of Cambridge”, onde, futuramente, tornar-se-ia professor de história, mantendo amizade com Charles Darwin, autor, em 1859, de “*On the Origin of Species*”. A rede de relações insere Charles Blachford Mansfield (1836-1855) numa gama de valores pretensamente universais e de superioridade de certas raças sobre outras. Estaria dentre os vitorianos.

Na acepção de Peter J. Bowler,<sup>109</sup> os vitorianos inventaram o progresso, havendo então um conflito entre dois modelos de progresso: o modelo contínuo e o modelo cíclico. Mas, em quaisquer dos casos, eram fascinados pelo passado. Para o autor, considerando que se vivia uma era obcecada pela mudança, forjavam o passado para consolidar a crença de que as mudanças em curso eram parte significativa de um padrão histórico evolutivo.

Charles Blachford Mansfield, representante desse modelo de pensamento evolutivo da era vitoriana, visitara Pernambuco, desfrutando das paisagens locais, a partir dessa perspectiva. Com os engenheiros De Mornay, percorreu o trajeto onde seria a estrada, participando, por via transversa, de encontros com proprietários da lavoura açucareira da região que margeava o futuro caminho de ferro.

---

<sup>109</sup> BOWLER, Peter J. *The invention of progress: The victorians and the past*. Oxford: Basil Blackwell, 1989.

A viagem se estendera além de Pernambuco e, enquanto o químico continuava distante de Londres, manteve correspondência com os amigos que lá ficaram. Enviando cartas inclusive a Charles Kingsley, escrevia detalhes de suas andanças pela América, sendo parte delas sobre o que viu, ouvi e pensou a respeito de Pernambuco. Algumas delas com desenhos do tipo explicativos ou descritivos.

Já em Londres, faleceu em decorrência de explosão em seu laboratório no ano de 1855, ocasião em que Kingsley resolveu fazer homenagem póstuma e publicou, em 1856, a coletânea de cartas da viagem sob o nome de *Paraguay, Brazil and the Plate*.

Em Pernambuco, primeiro local a aportar no Brasil e na América, Charles Blachford Mansfield se encantara com o porto e as maravilhas que ele imaginou serem dádivas naturais especulando, na chegada e em outras passagens das epístolas, como não seriam promissoras aquelas riquezas que avistava nas paisagens pernambucanas se administradas pelos ingleses, àquela altura uma nação civilizada e vocacionada ao progresso pelos feitos da engenharia que já conseguira empreender:

Agora você deve entender como o porto de Pernambuco é formado, pois está certamente entre as maravilhas do mundo, anda que não haja nada muito impressionante no que diz respeito à sua aparência. Eu ainda não sei muito sobre a geografia do lugar, mas posso dar a você uma noção aproximada do que é. O topo do meu pequeno mapa é o norte, na parte inferior o sul. A parte sombreada à esquerda é o continente. A linha preta que corre paralela à praia é um estreito recife de rocha, que apenas se eleva acima da superfície da água no ponto alto, a baixa água se expõe em cerca de seis pés de altura. Este recife, que parece medir em sua transversal cerca de cinco ou seis pés, corre ao longo da costa por umas trezentas milhas, deixando um canal navegável de algumas centenas de jardas para uma milha ou mais de largura, entre ele e a praia, por todo o caminho. Eu não sei o que os geólogos pensam disso; ele é formado de arenito, cheio de pedras e conchas, e se levanta como se fosse uma parede. O porto de Pernambuco é formado por esse recife atuando como o quebra-mar, e a entrada do porto é através de uma abertura no recife. Suponho que uma nação da engenharia faria de toda a costa um porto de ponta a ponta.

A vista daquela riqueza resultou em representação gráfica do que vira Charles Blachford Mansfield:

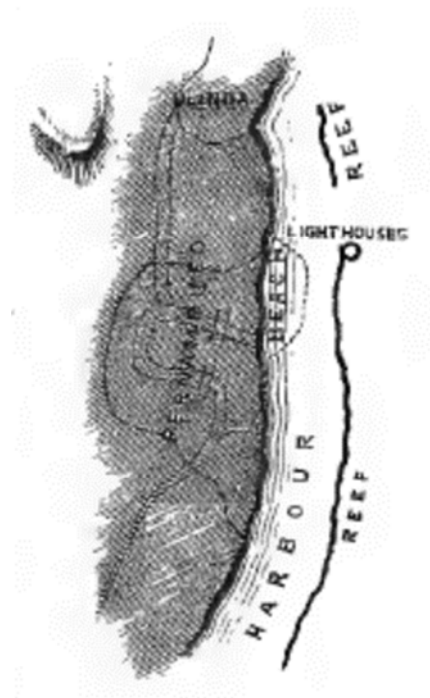


Figura 01 – Porto de Pernambuco, 1852 (1856), Charles Blachford Mansfield.<sup>110</sup>

Ao desenhar um pequeno mapa para situar sua narrativa sobre Pernambuco (Figura 01), suas vistas não passaram incólumes aos senhores de engenho e ao desaparecimento de jardins que dão lugar a extensos campos de cana de açúcar. Na paisagem, ele insere a população a margem, “habitações pobres” que ele vê naquele cenário, assim como fala de cores, rios e bichos daquele “vasto panorama de verde brilhante”:

Pernambuco é uma extensa planície arenosa, delimitada por uma faixa semicircular de colinas baixas de barro vermelho. A vista do alto das colinas é magnífica ao extremo: diante de você, estende-se um vasto panorama de verde brilhante. Você pode imaginar a partir do desenho que rabisquei à margem. As colinas descem ao mar em Olinda, pelo lado norte (parte antiga da cidade construída sobre o monte), e até um cabo (cujo nome esqueci), pelo lado sul. Pernambuco encontra-se à beira-mar, no centro do semicírculo. (...) quanto mais você se afasta da cidade, as casas se tornam mais raras; e, em seguida, existem apenas pequenas habitações de pessoas mais pobres e algumas grandes casas dos senhores de engenho. Na parte exterior da planície, perto das colinas, os jardins desaparecem, dando lugar a campos de cana-de-açúcar, intercalados com milho e mandioca. Quase toda planície é de areia fofa, (...) As colinas que limitam essa planície são de argila vermelha. (...) A cidade de Pernambuco fica na foz de um rio que serpenteia através da planície, chamado Capibaribe, ou rio das Capivaras. A capivara é uma criatura que às vezes é chamada de porco d’água, uma espécie de pequeno hipopótamo. No entanto eu acredito que não há nenhum no rio agora.

<sup>110</sup> Reprodução da obra publicada em 1856, ampliação ao final da dissertação, em anexo, incluindo imagem de Mansfield.

A figura publicada em 1856 (Figura 02), denominada de Mapa na publicação, fora atribuída aos esboços feitos por ele em 1852 como complemento àquela carta:

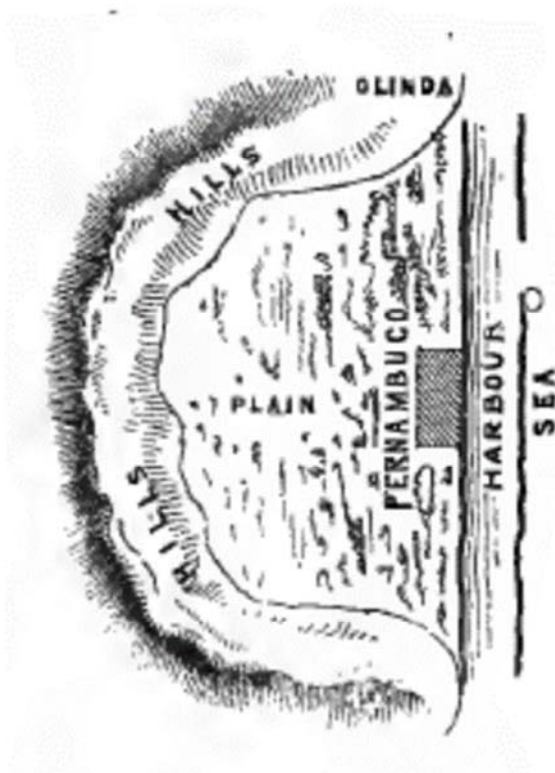


Figura 02 – Desenho [Mapa] de Pernambuco, 1852 (1856), Charles Blachford Mansfield.<sup>111</sup>

Na construção de suas impressões, acompanhando os levantamentos feitos pelos De Mornay para projetar a RSF, refere-se a encontros dos engenheiros ingleses De Mornay com os senhores do açúcar, descrevendo várias visitas a propriedades que, pelos nomes dos anfitriões por vezes constantes das cartas publicadas, estariam na porção centro-sul de Pernambuco. Observando-se o traçado do projeto da RSF, cartografado em 1853 (Mapa 01), percebe-se que os trilhos serpenteariam a plantação daqueles senhores de engenho:

Na terça-feira, chegamos (até Carrauna), de Suasuna, a pista passando por dois Engenhos grandes, chamados Macujé e Jardim. O dono deste lugar é, como eu disse, apenas minha idade, e fala Francês tanto quanto eu possa, para que possamos continuar juntos. Ele tem uma pequena esposa espanhola (a segunda), de um dos estados argentinos, e um irmão dele mora com ele, um homem muito bonito, cerca de cinco anos mais novo do que ele. É membro da Assembléia Provincial de Pernambuco e também da Câmara dos Deputados do Governo Geral do Rio. Grande parte do país é mantida por membros de sua família, que migraram do Sertao (a alta terra do Interior) na última geração. Dois de seus irmãos têm propriedades adjacentes. É a moda

<sup>111</sup> Reprodução da obra publicada em 1856, ampliação ao final da dissertação, em anexo.

nesta casa, aparentemente, que a senhora não jante com os cavalheiros, mas, depois do jantar, ela vem e prepara chá para nós.<sup>112</sup>

Não por acaso, a análise dos Anais do Senado das 8ª e 9ª legislaturas (BRASIL, 1978) corrobora a hipótese de que a concessão atendia ao interesse das elites políticas e agrícolas do período e de suas redes paroquiais:<sup>113</sup>

Senadores pela Província de Pernambuco (8ª e 9ª legislaturas – 1850/1852 e 1853/1856)	Local de Nascimento	Local de Estudos	Formação	Ocupação
Cavalcanti de Lacerda ( <b>Barão de Pirapama</b> )	Cabo de Santo Agostinho (Engenho Grajaú)	Coimbra	Jurídica	Proprietário Rural e Servidor Público
Francisco do Rego Barros ( <b>Conde da Boa Vista</b> )	Cabo de Santo Agostinho (Engenho Trapiche)	Paris	Matemática	Militar
Holanda Cavalcanti ( <b>Visconde de Albuquerque</b> )	Cabo de Santo Agostinho (Engenho Pantorra)	n.i.	Secundária	Proprietário Rural e Militar
Pedro de Araújo Lima ( <b>Marquês de Olinda</b> )	Sirinhaém (Engenho Antas)	Coimbra	Jurídica	Proprietário Rural
Paula Albuquerque	Pernambuco (n.i.)	Coimbra	Jurídica	Servidor Público
Paula Cavalcanti ( <b>Visconde de Suassuna</b> )	Jaboatão dos Guararapes (Engenho Suassuna)	n.i.	n.i.	Proprietário Rural e Militar

Tabela 01 – Dados extraídos dos anais do senado das 8ª e 9ª legislaturas.

O dado comparativo se torna sutil, diante da paisagem desenhada pelo vitoriano, que acerca das riquezas destacou o crescimento da cana de açúcar, a alimentação a base de mandioca – já que era vegetariano e apreciava farinhas variadas, e o assassinato praticado especialmente pelo poder de mando de senhores de engenho:

A única indústria, até onde eu percebi, entre os brasileiros daqui é o cultivo de açúcar, a mandioca e o assassinato. Os assassinatos estão sendo cometidos continuamente: a pena capital é a lei, mas apenas uma execução está na lembrança de um antigo agente aqui. Todas as brigas parecem ser resolvidas aqui com a faca na mão. Um cavalheiro para quem De Mornay fez algum trabalho em seu Engenho, apresentou-o na mesa do jantar a uma pessoa que era um assassino com uma série de ações sangrientas (o que era notoriamente verdade), sugerindo que, se seu trabalho não fosse feito corretamente, o pagamento seria em aço [bala] não em prata; - e esse homem é um Barão do Império (criado para mérito, pois os títulos não são hereditários).<sup>114</sup>

<sup>112</sup> Tradução livre de: “On Tuesday we came hither (to Carrauna) from Suasuna, the track passing by two large Engenhos, called Macujé and Jardim. The owner of this place is, as I said, just my age, and speaks about as much French as I can, so that we can get on together. He has a little Spanish wife (his second), from one of the Argentine States,- and a brother of his lives with him, a very handsome fellow, about five years younger than himself. He is a member of the Provincial Assembly of Pernambuco, and Also of the Chamber of Deputies of the General Government at Rio. Great part of the country around is held by members of his family, who migrated hither from the Sertao (the high land of the Interior) in the last generation. Two of his brothers have estates adjoining. It is the fashion in this house, apparently, que the lady does not dine with the gentlemen, but, after dinner, she comes in and makes tea for us”. (MANSFIELD, 1856 [1852])

<sup>113</sup> Sobre a relação da Corte com as Províncias, as redes e a expressão Paróquias, VARGAS, Jonas Moreira. *Entre a Paróquia e a Corte: a elite política do Rio Grande do Sul (1850-1889)*. Santa Maria: UFSM, 2010.

<sup>114</sup> Tradução livre de: “The only industry, so far as I have learned, among the Brazilians here is sugar-growing, mandioca-eating, and assassination. Murders are being committed continually: capital punishment is the law, but only one execution is in the recollection of an old stager here. All quarrels



Charles Blachford Mansfield registra expressamente, em uma de suas cartas, a partir das informações dos engenheiros que empreitariam a RSF, que “a corrupção prevalece em todo o departamento administrativo, desde o Imperador à polícia”, acrescentando que “mesmo com tudo isso, é dito que o governo deseja ser liberal e encorajar o comercio e a indústria”.

A narrativa do viajante inglês, um químico vitoriano que estava construindo suas impressões a partir dos vários e novos elementos que apreendia de Pernambuco em 1852, apresenta-se como mais um elemento de composição da paisagem que, trabalhando, atendia ao poder de mando da elite canavieira.<sup>115</sup> Na impressão do viajante Mansfield, registrada na parte final da transcrição acima, “se seu trabalho não fosse feito corretamente, o pagamento seria em aço [bala] não em prata; - e esse homem é um Barão do Império”.

Através das experiências compartilhadas pelos De Mornay, concessionários da RSF, ou mesmo diretamente, presenciando relações mantidas entre aqueles engenheiros ingleses e os senhores da plantação, as cartas de Charles Blachford Mansfield evidenciam que as gargantas políticas, aqui representadas pelos senadores, nas disputas pela aprovação da concessão da RSF, embora reforçassem os discursos do progresso, da ciência e da integração do império, na prática, davam representatividade política aos senhores de engenho.

---

*seem to be settled here off-hand by the knife. A gentleman for whom De Mornay did some work at his Engenho, introduced him at dinner at his table to a person as an assassin of a score of bloody deeds (which was notoriously true), hinting that if his work was not properly done, his payment would be in steel not in silver; – and this man is a Baron of the Empire (created for merit, for titles are not hereditary).”* (MANSFIELD, 1856 [1852])

<sup>115</sup> Remete-se aqui ao conceito de Thomas D. Rogers (2009).

## Capítulo 2.

**A CONCESSÃO DA FERROVIA NAS GARGANTAS DO SENADO.**

*Trilhar* v. a. *Pisar com trilho. Pisar. Fig. Andar. Trilhar hum pé. Magoallo apertando-o, ou pisando-o*

*Trilho* s.m. *Madeiro grosso de trilhar o trigo. Instrumento com que se bate o leite para fazer o queijo.*

Luiz Maria da Silva Pinto (1775-1869), autor do *Diccionario da Lingua Brasileira* (1832), apresenta a sinonímia em epígrafe quanto às expressões trem, trilhar e trilho. Elas estavam presentes dentre as possibilidades de comunicação da língua portuguesa, na primeira metade do século XIX, antes mesmo de serem associadas aos futuros caminhos de ferro e seu maquinário a vapor.

A revolução industrial impulsionou a metalurgia no século XVIII e já no século seguinte, em 15 de setembro de 1830, seria aberta, na Inglaterra, a *The Liverpool & Manchester Railway*, cujos trabalhos foram iniciados no decênio anterior, com o objetivo de conectar a cidade industrial de Manchester ao porto de Liverpool:

Em 1804 apareceu numa exploração mineira do País de Gales uma pequena locomotiva a vapor. O instrumento foi aperfeiçoado pelo engenheiro George Stephenson e, em 1825, é posta ao serviço entre Stockton e Darlington uma primeira linha sobre a qual circula um comboio de vinte e um vagões, à pasmosa velocidade de 28 milhas à hora. Em 1830 inaugura-se uma linha mais importante, que liga Manchester a Liverpool. (CHASTENET, s.d., p. 175)

No caso brasileiro, as estradas de ferro consideradas politicamente relevantes ao Império e que, por conseguinte, exigiram prévias concessões legais imperiais, datam de 1858: a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII) e a Recife São Francisco Railway (RSF).

As regras de financiamento e construção dessas estradas de ferro, e o próprio traçado que os caminhos teriam, envolveram uma série de discussões no cenário político institucional brasileiro ao tempo do Império. Dos registros em anais de sessões de votação e em periódicos em circulação no Brasil, as evidências de que a regulamentação

jurídico-legal dos caminhos de ferro foram o resultado da convergência de interesses privados. Esses disputavam seus espaços, tentando influenciar nas políticas públicas através da garganta daqueles que votavam as regras a serem seguidas e que, no mais das vezes, seriam diretamente beneficiados por tais empreendimentos. No caso da RSF, Olinda, Senador do Império, natural de engenhos de açúcar em Pernambuco e um dos grandes acionistas da futura RSF & Co., aperfeiçoa uma importante amostra dessa realidade, em que uma garganta do Senado, referindo-se aos melhoramentos materiais e ao progresso da nação, guardava condição jurídica particular que lhe renderia vantagens pessoais com a ferrovia.

A partir da análise das discussões que resultaram na aprovação das regras a compor o corpo normativo das concessões das ferrovias EFDPII, BSF e RSF, restou a conclusão de que as ditas gargantas do Senado do Império, em se tratando de estradas de ferro, funcionaram fomentando a aprovação de políticas públicas de desoneração do capital privado, políticas que permaneceriam presentes no cenário brasileiro ao longo dos séculos que se seguiram ao XIX, alcançando o século XXI em curso.

Acessados os mesmos verbetes trilho e trilhar, que constam da epígrafe deste tópico, e suas respectivas definições, em dicionários de língua portuguesa dos séculos XX e XXI, para trilho, encontram-se os sinônimos “caminho; vereda”, “norma, exemplo”. Para o vocábulo trilhar: “seguir (o caminho da norma); percorrer”.<sup>116</sup>

Ademar Benévolo (1953), em sua *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, analisa essas mesmas expressões e o uso dado a elas no universo das ferrovias brasileiras ao longo do século XIX. A partir de derivação de significados na língua inglesa, o autor relaciona trilho e norma, trilho e regra:

“Rail” do inglês invadiu a língua francesa, de retorno, como veremos, onde se naturalizou definitivamente, ao passo que os espanhóis aclimataram a pronúncia “riel”. Os italianos preferiram a língua materna – “rotaia,” e não teriam saído da mesma se adotassem o vocábulo inglês. Embora não pareça “rail” é palavra de origem latina, tendo como étimo vocábulo “regula”, através das seguintes mudanças “regla” (latim vulgar), “reille” (francês arcaico), “raile” (middle-english) e “rail” (inglês moderno). A mesma palavra “regula” produziu “rule”, transformando-se: riule – “reule”, “riule” (francês arcaico), “reule” (middle english) e finalmente “rule”. Esta analogia entre a linha reta e a lei também ocorreu em nosso vernáculo, pois daquela mesma semente latina nós recebemos “regua” e “regra”. “Trilho” não venceu logo de uma vez. No “Diário” de André de Rebouças, que termina em 1898, encontra-se o termo “rail”, muitas vezes repetido, como se não tivesse sinônimo. Rebouças só emprega “trilho”, uma vês, no dia 3 de maio de 1871.

<sup>116</sup> As sinonímias foram consultadas nos dicionários da língua portuguesa BUENO, 1989, p. 677 e AMORA, 2008, p. 738.

Nos dicionários a acolhida também não foi grande. Aulete dá o sentido figurado: “caminho, direção, via, trilha, norma”, mais nada que lembre superfície de rolamento dos trens; nos outros dicionários de Portugal sucede a mesma cousa.<sup>117</sup>

Quanto às regras técnicas de planejamento e construção de uma estrada de ferro, leem-se de alguns dos manuais do final do século XIX,<sup>118</sup> inclusive nas chamadas cadernetas de campo, as “explicações sobre o modo de rectificar e empregar os instrumentos, os melhores methodos de traçar curvas no terreno, fazer nivelamentos, construir plantas e perfis e calcular os movimentos de terra”.<sup>119</sup> Nessa documentação técnica, as normas de levantamento de informações indicam a garganta como orientação do traçado da ferrovia:

Quanto a estudos práticos, os mais uteis são os que fazem em passeios demorados nas montanhas em companhia de matteiros experimentados. A bussola e o aneroide de algibeira são os instrumentos necessarios em taes excursões. No terreno deve o engenheiro recordar aquellas noções, observar o character geral das serras, estudar suas ramificações e a distribuição dos cursos d'agua. Com bôa disciplina procura-se avistar uma garganta distante, e trata-se de alcançal-a.<sup>120</sup>

Na dimensão técnica, pois, a garganta é “*um acidente importante num traçado de estradas, porque é o ponto escolhido para a travessia de uma montanha, por ser seu ponto mais baixo*”.<sup>121</sup>

Da mesma forma, na perspectiva política, havia gargantas. Com efeito, quando das discussões e da aprovação, pelo Senado, das concessões de construção da EFDPII, BSF e RSF, as “gargantas distantes” de Senadores como Olinda ditariam as normas das estradas de ferro, em sonoros discursos pelo progresso.

Destarte, se na seara das regras de construção existiam as gargantas a determinar os rumos dessas ferrovias, na política do Império do Brasil, de igual modo, o caminho a ser seguido pelas normas de financiamento e construção daquelas estradas de ferro seria, em certa medida, resultado das “gargantas” do Senado, que declaravam a meta da prosperidade da nação, mas reverberavam a realização de interesses privados.

<sup>117</sup> BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953, p. 52-53.

<sup>118</sup> Utilizados como fontes primárias, dentre outros, WEINSCHENCK, 1882; OLIVEIRA, 1892.

<sup>119</sup> Transcrição de manual também utilizado enquanto fonte primária PASSOS, 1894.

<sup>120</sup> Da mesma forma, OLIVEIRA, 1892, p. 1-2.

<sup>121</sup> Extraído de LIMA, Milton Luiz Paiva de. *Noções de Topologia para Projetos Rodoviários*. Rio Grande: Universidade Federal do Rio Grande (Departamento de Materiais e Construção), Disciplina: 04085 – Projeto de Estradas, disponível em <<http://www.topografiageral.com/Curso/>> acessado aos 11 de janeiro de 2016.

## 2.1 Os senadores, Senhores do açúcar, e as falas do Senado do Império: escravocratas optando pelo trabalho dito livre e disputando ferrovias.

O exame de expressões de fala registradas nos anais do Senado do Império entre 1850 e 1855, a compreensão das regras do Regimento Interno do Senado do Império em vigor naquele período e a análise específica dos Anais do Senado do Império na parte em que se encontram transcritas as intervenções dos senadores com a finalidade de discutir e aprovar a Resolução n. 19 (em pauta no Senado a partir de 06 de setembro de 1851), que dizia respeito à autorização a ser dada ao governo imperial para “conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro da corte para as províncias de Minas e S. Paulo”, foram as fontes cujos trilhos conduziram às conclusões da pesquisa nesta parte.

Em análise mais ampla das falas havidas entre 1850 e 1855, observa-se que, desde a discussão de projetos acerca de saúde pública (localidades de construção de cemitérios e gestão dos mesmos) até o debate sobre a criação de novas Províncias, passando por questões relativas ao financiamento da instrução pública e à concessão de constituição de companhias de navegação, as falas dos Senadores reportavam-se ao progresso a partir dos melhoramentos materiais enquanto reforço argumentativo das discussões, fossem eles se posicionar contra ou a favor de determinada proposta colocada em discussão, estivessem eles a propor ou a se opor a uma emenda.

Observa-se, pela expressiva incidência da expressão *progresso*, quando presente em tais documentos e inseridas nesse contexto de significação, em cotejo ao número de sessões havidas, houve percentual elevado de ocorrência da mesma, a qual era utilizada no intuito de reforçar seus argumentos, o que seria indiciário de um léxico na condição de marcador ideológico.

Destarte, diante de uma palavra chave, apurou-se quantitativo inicial e indiciário da hipótese em exame:

Entende-se por palavra-chave qualquer palavra que, num corpus composto de subconjuntos, é característica de um ou de vários subconjuntos. Tal palavra tem um lugar estatístico no subconjunto considerado, nitidamente superior ao seu lugar estatístico na lista de frequência do conjunto do corpus.<sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> ROBIN, Regine. *História e Linguística*. São Paulo: Cultrix, 1973, p. 143.

O levantamento apresentou um indício quantitativo relevante quanto às ocorrências da expressão progresso. Catalogadas e quantificadas ano a ano, havendo o cômputo todas as vezes em que fora utilizada com o intuito de reforçar argumentos de melhoramento e prosperidade, os resultados apontam a uma referência média a tal expressão, minimamente, a cada duas sessões ordinárias (Tabela 02).

Destaque-se que o estudo de frequência foi associado ao de distribuição, na medida em que se considerou o quantitativo de sessões e a frequência da palavra-chave a cada sessão, não havendo, entretanto, a realização de mapa de distinção para fins de distribuição quanto à repetição da palavra havida em um mesmo discurso de um mesmo orador. Em todo caso, para minimizar a ausência de tal mapa, foi desconsiderada a repetição ocorrida no intervalo de até parágrafos utilizados para apreensão da palavra chave em seu contexto. Tem-se, dessa maneira, de índice de distribuição aproximado, sem se deixar de lado a noção de que seja a frequência isoladamente considerada, seja distribuição sem critérios previamente apontados, ou mesmo a combinação de ambos é dado a ser considerado, porém não prescinde de outros métodos de investigação:

Verificar a frequência, assim como a distribuição das formas, dos lexemas de um corpus, é antes de mais nada fazer “estatística fora de contexto”. Ela se mostra insuficiente ao nível da interpretação. Na verdade, “(...) não refletem de forma alguma o conteúdo semântico do vocabulário que só se poderia apreciar considerando as formas em seus contextos”.<sup>123</sup>

Não por outro motivo, a fim de minimizar as perdas semânticas decorrentes de polissemias ou repetições próximas, para fins de apuração, não houve contabilização da palavra progresso quando tal significante revelava outro significado no discurso (por exemplo, incremento de renda ou aumento de doenças e epidemias). Para além das palavras, pois:

(...) a descrição componencial do sentido de uma palavra isolada mostrou-se insuficiente justamente por desconsiderar o fato de que os sentidos extrapolam os limites das palavras, abrindo espaço, com isso, para o reconhecimento de que a unidade de análise do funcionamento dos sentidos na língua deveria ser ampliada, importando, desde então, considerar os sentidos no âmbito das sentenças.<sup>124</sup>

---

<sup>123</sup> ROBIN, Regine. *História e Linguística*. São Paulo: Cultrix, 1973, p. 143.

<sup>124</sup> BORBA, Vicentina Maria Ramires. No compasso das adivinhações: elementos para uma abordagem enunciativa dos sentidos do discurso in. *Linguagem: entre o sistema, o texto e o discurso*. Curitiba: CRV, 2015, p. 59-78.

Para tanto, procedeu-se a percepção semântica a partir de breve leitura de até três parágrafos do texto onde estava inserida a expressão:

Assim, pelas ligações temáticas ou nocionais, pelas funções de qualificação e de ação, a palavra está ligada às outras ao longo da cadeia falada, no plano sintagmático, e ligada às outras pelos equivalentes ou substitutos, no plano paradigmático. Estabelece-se, então o que se pode chamar de corpo semântico.<sup>125</sup>

Destarte, considerando o corpo semântico, para além dos números de frequência e distribuição em sessões, tal procedimento apontou, na condição de significantes associados de modo recorrente a “progresso” as seguintes expressões: “do comércio”, “da indústria”, “da lavoura”, “da nação”. E, em se tratando especificamente de temas “estradas de ferro”, “navegação a vapor” e “obras públicas”, percebeu-se que os senadores, no intervalo de tempo pesquisado, utilizavam-se do significante “melhoramento(s)” como sinônimo de “progresso”. Deve-se registrar, todavia, que não houve apuração de tal expressão enquanto sinonímia e que, se assim o fosse, os resultados encontrados, já considerados expressivos, elevar-se-iam.

Ano	Sessões ordinárias	Utilização da expressão “Progresso”	Média de utilização da expressão “progresso” por sessão
1850	126	79	63%
1851	84	65	77%
1852	74	20	27%
1853	91	16	17%
1854	88	88	67%
1855	74	43	58%
<b>Total</b>	<b>537</b>	<b>282</b>	<b>52%</b>

Tabela 02 – organizada a partir dos Anais do Senado do Império, de 1850 a 1855

A fim de agregar elementos a tais resultados, passou-se à análise crítica do Regimento Interno do Senado do Império (RISI), na medida em que o mesmo representava o conjunto de regras de fala a ser observado pelo Senado do Império à época.

<sup>125</sup> ROBIN, Regine. *História e Linguística*. São Paulo: Cultrix, 1973, p. 156.

Ademais, o RISI importa não só enquanto conjunto de normas de regulação da própria ordem e método a ser observado na comunicação dos senadores, já que não se pode perder de vista a noção crítica de que também o RISI é composição de forças que, em disputa, nele resultou.

A abordagem daquelas regras serviu de suporte para que, quando da análise das falas do Senado do Império, fosse percebido algum tipo de uso do conjunto de regras em benefício próprio ou de outrem, ou mesmo em favor de um ganho nas disputas que, para além da fala, poderiam significar conquista de espaço político. É dizer, pois, que o método, nesse caso, foi dinâmico e a intenção foi tanto semântica, quanto relacional, neste último caso no que diz respeito à relação RISI – fala e sujeitos de fala entre si:

É preciso renunciar a todos esses temas que têm por função garantir a infinita continuidade do discurso e sua secreta presença no jogo de uma ausência sempre reconduzida. É preciso estar pronto para acolher o discurso em sua irrupção de acontecimentos, nessa pontualidade e dispersão temporal... Não remetê-lo à longínqua presença da origem, trata-lo no jogo de sua instância.<sup>126</sup>

Destarte, quando consideradas as aplicações concretas daquelas regras de fala contidas no RISI, observa-se que os senadores se utilizavam dessas normas internas regulamentadoras do processo legislativo no Senado (“da ordem dos trabalhos”; “das proposições”, “da discussão”) como mecanismos de disputa na composição das tensões havidas entre os vários interesses ali representados.

Em vigor desde 1826, o RISI elencava as regras sobre o procedimento legislativo, fixando os modos e formas de atuação, não só dos Senadores, que detinham assento na casa, como dos que ali poderiam se manifestar, a exemplo dos Ministros do Império.

No RISI, estavam dispostos os requisitos para que fossem apresentadas as propostas ou os projetos de lei. Eram previstos os tipos de sessão que existiriam, bem como o modo de registro e publicação das discussões havidas nas sessões, os quóruns mínimos de instalação e a ordem dos trabalhos a ser observada ao longo de cada sessão. Além disso, o RISI elencava as matérias ou hipóteses em que os senadores poderiam pedir adiamento e quando seria o caso de terem tais requerimentos aprovados, fixando, da mesma forma, o momento oportuno de apresentação de tais pedidos.

---

<sup>126</sup> Transcrição de argumento de Foucault a partir de GREGOLIN, Maria do Rosário. *Foucault e Pêcheux na análise do discurso: diálogos & duelos*. São Carlos: Claraluz, 2006, p.87-88.



De igual modo, o RISI estabelecia também a possibilidade de serem feitos pedidos de informações e, com eles, se fosse deferido, o adiamento da discussão que estava em andamento. Outra norma nele contida e que dizia respeito à possibilidade de adiamento de discussão, falava acerca da duração da sessão e, dado o “adiantado da hora”, permitia o adiamento das matérias previstas e não discutidas naquela sessão.

As hipóteses de pedido de urgência, de acordo com o RISI, ensejariam quebra na ordem de discussão do dia. Essa ordem do dia deveria observar, em não havendo urgência, as discussões que remanesciam de sessões anteriores, bem como as novas propostas. Para fim de aprovação ou não das propostas, estas deveriam ser apreciadas até três vezes (1ª, 2ª e 3ª discussão). As três discussões eram obrigatórias no caso de projetos de lei de “interesse geral”, havendo quantidade de dias de intervalo a ser respeitada entre as discussões.

Destarte, a 3ª discussão de um projeto não poderia entrar na ordem do dia em que tivesse havido, para aquele mesmo projeto, aprovação decorrente das discussões anteriores. No caso ser aprovado um projeto em 1ª e 2ª discussão, as quais não tinham limitação de intervalo em dias (poderiam ser realizadas em uma mesma sessão), aguardava-se sessão em dia distinto daquele para que, na ordem de discussão daquele outro dia, o projeto entrasse em 3ª discussão.

Essas regras, que configuravam um verdadeiro arsenal em potencial, eram utilizadas pelos senadores na composição de interesses, o que restou flagrante ao longo da última das três discussões da Resolução n. 19, que se estenderia, a partir de 9 de setembro de 1851, por várias sessões e apenas em 19 de junho de 1852 haveria aprovação. Recebida aos 6 de setembro de 1851, teria lugar a terceira e última discussão da Resolução n. 19 em 9 de setembro de 1851, entretanto permaneceria no restante das sessões do Senado daquele ano sem que os senadores concluíssem a votação (sessões dos dias 10, 11 e 12 de setembro de 1851), não por falta de debates, mas pelo uso expressivo de recursos formais previstos no RISI (apartes, questões de ordem, pedidos de urgência, pedidos de adiamento), bem como pela capacidade de alguns senadores perpetuarem suas falas prolongadas a cada sessão.

Importante que se diga que esses senadores, que se utilizavam dos estratagemas possíveis a partir do discurso e com suporte do RISI, eram originários do Norte do Império e, em regra, senadores por Províncias também localizadas no Norte do Império. Destarte, não faziam oposição simples à Resolução n. 19, mas pretendiam estradas de

ferro não só no interesse das Províncias do Sul. Cientes de que o melhor caminho não seria conquistar votos contra a Resolução n. 19, articulavam reiterados adiamentos a fim de convergir ao mesmo caminho de ferro da Resolução n. 19 o interesse pela autorização legal de estrada de ferro no Norte do Império.

Registre-se que após as 4 sessões de 3ª discussão da Resolução n. 19 em de setembro de 1851, muitas outras sessões ainda ocorreriam ao longo de 1852 e exitosos foram os esforços dos senadores em disputa, na medida em que mantiveram a 3ª discussão em pauta por 15 sessões no ano de 1852: 4 sessões em maio de 1852 e 11 sessões em junho de 1852.

O desfecho dessa querela evidencia uma composição entre os envolvidos, já que tanto Montezuma (Bahia) quanto Olinda (Pernambuco) apresentaram seus projetos. No caso deste último, apresentou o projeto aos 04 de agosto de 1852 e, naquele mesmo dia, o Ministro do Império expressou a sua pronta concordância, registrada nos Anais do Senado do Império daquele dia 04 de agosto de 1852.

O processo de apreciação, discussão e votação evidenciado no período em destaque, evidenciado pelo RISI e a partir das falas registradas nas atas de sessão dos Anais do Senado do Império (1851-1852), demonstrou as disputas específicas no sentido de que se ampliasse a aplicabilidade da Resolução n. 19, de modo a favorecer a chegada daquele melhoramento material sinônimo de prosperidade não só ao Rio de Janeiro, à Minas Gerais e à São Paulo, mas, de igual modo, às Províncias marítimas da Bahia e de Pernambuco.

A atuação destacada os senadores Montezuma (Bahia) e Olinda (Pernambuco), apesar de intencionarem um mesmo propósito, foi percebida de modo distinto no campo da prática discursiva e dos usos que davam às ferramentas de comunicação e às regras do RISI. As falas do primeiro demonstram um estratagema pouco silencioso na tentativa de influenciar seus pares, em oposição à parcimônia e à oportunidade com que se colocava Olinda a cada intervenção.

Tanto assim que, enquanto a Bahia demoraria um pouco mais a ter sua estrada de ferro autorizada (1853), no caso de Pernambuco, o projeto foi apresentado por Olinda e teve curso sem maiores desdobramentos, de modo já que em agosto de 1852 os irmãos De Mornay detinham concessão para construção e operação de uma estrada de ferro na Província de Pernambuco, a RSF.

Registre-se, que, mesmo antes da análise detida das falas do Senado em relação à 3ª discussão da Resolução n. 19 e desdobramentos envolvendo Bahia e Pernambuco em matéria de caminhos de ferro entre os anos de 1851 e 1852, houve pesquisa relativa à local de nascimento e representatividade das Províncias. O estudo deu elementos de que a Província de Pernambuco era, de fato, assim como a Bahia, detentora de significativa estabilidade nos bancos daquela casa legislativa.

Do perfil dos senadores do Império do Brasil, considerando local de origem, local de representatividade e rotatividade, observou-se que Pernambuco fora a única província que se manteve sem qualquer alteração nas 8ª (1850-1852) e 9ª legislaturas (1853-1856) e, considerando-se indistintamente o local de origem e o local de representatividade, estava dentre as Províncias de maior número de senadores cuja identidade de origem e representação convergiam (Tabelas 03 e 04).

<b>Província de representação</b>	<b>Total de pessoas distintas que ocuparam a vaga</b>	<b>% que mantinha identidade entre local de representação e local de nascimento</b>	<b>% permanente na 8ª legislatura</b>
<b>BA</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>	<b>50%</b>
CE	4	50%	100%
ES	2	50%	0%
GO	1	0%	100%
MA	3	66,67%	33,33%
MG	11	72,73%	81,82%
MT	1	0%	100%
PA	1	0%	100%
PB	2	50%	100%
<b>PE</b>	<b>6</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
PI	1	0%	0%
<b>RJ</b>	<b>5</b>	<b>60%</b>	<b>100%</b>
RN	1	0%	100%
RS	2	50%	100%
SC	1	100%	100%
SE	1	0%	100%
<b>SP</b>	<b>4</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>

Tabela 03 – organizada a partir dos Anais do Senado do Império referentes à 8ª legislatura

Província de representação	Total de pessoas distintas que ocuparam a vaga	% que mantinha identidade entre local de representação e local de nascimento	% permanente na 9ª legislatura
AL	2	50%	50%
AM	1	0%	0%
<b>BA</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>	<b>60%</b>
CE	4	50%	100%
ES	1	0%	100%
GO	2	50%	0%
MA	3	66,67%	100%
MG	10	80%	100%
MT	1	0%	0%
PA	2	50%	0%
PB	2	50%	50%
<b>PE</b>	<b>6</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
PI	1	0%	100%
PR	1	0%	0%
<b>RJ</b>	<b>6</b>	<b>50%</b>	<b>66,67%</b>
RN	1	0%	100%
RS	3	66,67%	100%
SC	1	100%	100%
SE	1	0%	100%
<b>SP</b>	<b>4</b>	<b>75%</b>	<b>75%</b>

Tabela 04 – organizada a partir dos Anais do Senado do Império referentes à 9ª legislatura

Tratando-se de vaga vitalícia, as alterações não costumavam ser expressivas, mas tais tabelas indiciam que uma maior estabilidade propiciou uma maior articulação dos senadores do Norte, de um modo geral, e dos pernambucanos em particular, os quais mantinham suas redes de relações provinciais (VARGAS, 2010), caso considerado para tanto seus locais de nascimento e suas ocupações, especialmente

atreladas aos interesses econômicos açucareiros da região geográfica por onde passaria a RSF (Tabela 01 e Mapa 01).

Retomando o exame de falas do Senado, a análise<sup>127</sup> das discussões de resolução que pretendia elevar a comarca de Rio Negro à categoria de Província, proposta desde

---

<sup>127</sup> Antes da votação, houve leitura de parecer na sessão de 16 de julho de 1850, dado pelos Senadores Visconde de Abrantes, J. Saturnino e Paula Pessoa, nos seguintes termos registrados nos Anais do Senado do Império: “A comissão de estatística tornou a examinar o projeto, vindo da outra câmara, sobre a elevação da antiga comarca do Rio Negro, no Pará, à categoria de província; e à vista das informações que pedira sobre o mesmo objeto, e foram agora fornecidas pelo governo, constantes do relatório do presidente da província do Pará à respectiva assembléia legislativa, acerca da matéria do referido projeto, é de parecer que o senado deve tomá-lo em consideração, e ser quanto antes discutido”. Prevista na ordem do dia do Senado da sessão de 20 de julho de 1850, a votação iniciar-se-ia, ainda em 1ª discussão, justamente na sessão em análise, de 22 de julho de 1850, discussão que seria adiada e que prosseguiria ao longo de outras sessões havidas na segunda metade do ano de 1850 daquela 8ª legislatura do Senado. A sessão de 24 de julho de 1850 se encerraria com a aprovação do projeto em 1ª discussão e início da 2ª discussão: “Continua a 1ª discussão do projeto que eleva a comarca do Rio Negro à categoria de província. Não havendo quem peça a palavra, julga-se a matéria discutida, e aprova-se o projeto, o qual entra imediatamente em 2ª discussão”. Interessante que naquela mesma sessão de 24 de julho de 1850, iniciada a 2ª discussão, surge emenda proposta pelo Senador Batista Oliveira, natural de Porto Alegre, para que se estendesse “à comarca de Curitiba, o que se estabelecer para a do Alto-Amazonas, sendo capital da província a cidade de Curitiba”, o que ensejou novas discussões. Das palavras do Senador Paula Souza, natural de São Paulo, Província a quem pertencia até então a comarca de Curitiba, percebe-se a retomada dos argumentos que sustentavam a criação da do Rio Negro, mas que não se aplicariam a de Curitiba, culminando em sua argumentação a revelação de um outro rumo de sustentação, o do seu lugar, o de sua paróquia (VARGAS, 2010), pois asseverava que não se poderia impor a São Paulo perder Curitiba: “Pergunto eu, tem o senado dados positivos a respeito da comarca de Curitiba? Creio que não; porque mesmo eu, que sou de S. Paulo, muito pouco sei a tal respeito, porquanto infelizmente estamos completamente baldas de dados estatísticos. A respeito da comarca do Rio Negro, temos o fato de já ter tido em outro tempo um governo, e ter-se desde 1826 tratado de elevá-la a província; temos as informações do governo, e o juízo interposto por uma comissão; mas, a respeito da comarca de Curitiba, acontece o mesmo? Não, senhores. Sabe o senado a população de Curitiba? O nobre senador disse que a população de Curitiba é muito maior que a população da comarca do Rio Negro: eu ignoro completamente se isto assim é; não sei mesmo as rendas de uma e de outra; não sei finalmente as vantagens que resultarão da criação de uma nova província na comarca de Curitiba. A respeito da do Rio Negro, vejo estas razões: é uma comarca que está muito distante da capital da província a que pertence, e é confinante com diversos Estados estrangeiros; pode portanto ser útil, para evitar contestações possíveis, haver ali uma ação mais enérgica do governo, embora sofra o tesouro público. Mas a respeito de Curitiba, que por mar é tão perto, tanto da capital da província a que pertence, como da corte, e que não confina com Estados estrangeiros, senão passados sertões imensos e desertos, não vejo razão para que seja elevada à categoria de província. (...) Ora, qual o motivo por que uma província como S. Paulo, que tem alguma história, que tem sido sempre tão útil ao Brasil, há de descer de sua categoria, há de ficar reduzida a província de última ordem? Todos sabem que já se lhes tirou uma parte para o Rio de Janeiro, e se pretende ainda tirar várias vilas; ao menos essas vilas unidas ao Rio talvez lucrem, porque ficam mais próximas ao Rio de Janeiro do que a S. Paulo; e tirada a comarca de Curitiba, o que resta a S. Paulo? Senhores, isto fere o amor que os provincianos têm e devem ter à sua província. Se isto fosse em proveito geral, se fosse em proveito do Brasil todo, bem, devíamos sacrificar o interesse local ao interesse geral; mas não resulta isto da medida de que se trata”. Com apenas mais um voto registrado para aquela sessão de 24 de julho de 1850, o do Senador Carneiro Leão, que aprovava tanto o projeto quanto a emenda, a 2ª discussão permaneceu adiada até 30 de julho de 1850, pois os intensos debates acerca de terras devolutas e colonização já em 3ª discussão vinham ocupando aquelas gargantas do Senado, de modo que não permitiam senão pequenas brechas a outros projetos na pauta daquele ano. Mesmo na sessão de 30 de julho de 1850, apenas o Senador Vergueiro se manifesta, contra ambos – projeto e emenda, sendo novamente adiada a 2ª discussão, não sem antes haver a tentativa, sem sucesso, de se dar continuidade à discussão diante do requerimento de urgência apresentado pelo senador natural de Pernambuco, o Visconde de Olinda: “O SR. PRESIDENTE: - A discussão está adiada pela hora. Continua a 3ª discussão do projeto sobre terras devolutas. SR. VISCONDE DE OLINDA (pela ordem): - Eu requeiro a urgência

1843 pela Câmara dos Deputados, mas apreciada e votada apenas em 1850, representa bom exemplo de todas as evidências analíticas aqui destacadas.

Os senadores se utilizaram indistintamente de discursos que falavam de atraso, avanço e progresso, de selvageria e civilização, mas, cada um, dentro de seu espectro de interesses, encaminhou suas conclusões ora pela aprovação, ora pela rejeição da resolução (ver Tabela 02). Houve pedido de adiamento e de informações, além de proposição de emenda a fim de ampliar o alcance do projeto e elevar também a comarca do Paraná à condição de Província do Império, tudo isso corroborando a existência de uma prática habitual no uso das regras do RISI enquanto medida de força nas disputas daquelas elites políticas que pretendiam atender interesses privados. Finalmente, os grupos de representatividade do Norte do Império, pelo nascimento e pela cadeira da Província ocupada, tendiam a se reforçarem nas disputas em face dos interesses das Províncias do Sul do Império, interesses estes que eram tidos pelos senadores nortistas enquanto antagônicos aos seus (Tabelas 03 e 04).

Especificamente quanto às estradas de ferro e à aprovação da Resolução n. 19, que autorizaria o governo a conceder a construção respectiva, as primeiras discussões ocorreram nas sessões ordinárias dos dias 06, 09 e 11 de setembro de 1851.

---

para continuar-se a discussão do projeto sobre a criação da nova província. O SR. PRESIDENTE declara que vai consultar o senado sobre este requerimento. O SR. COSTA FERREIRA diz que a urgência, na forma do regimento, não pode ser para se interromper a ordem do dia, e sim para realizar-se na sessão seguinte. O SR. PRESIDENTE, invocando o art. 97 do regimento, diz que a urgência pode ter lugar nesta mesma sessão, principalmente não importando ela mais do que a prorrogação da discussão da matéria de que se estava tratando. Depois de breves reflexões dos Srs. Costa Ferreira e Paula Souza, o Sr. visconde de Olinda retira o seu requerimento”. As discussões se seguiriam nas sessões de 05 de agosto de 1850, com novo uso do procedimento legislativo do RISI, com a finalidade de se reposicionar a emenda sobre Curitiba: “É apoiado o seguinte requerimento: ‘Que a emenda sobre Curitiba, que é artigo aditivo, fique adiada para ser discutida separadamente depois do artigo do projeto original. Paula Souza”. Nos dias que se seguem, as sessões são secretas, para discussão do “tráfico de africanos”. Só na sessão de 14 de agosto de 1850 é retomada a referência ao projeto de criação da Província de Rio Negro. O projeto volta a ser referido na sessão de 28 de agosto de 1850 e, em 3ª discussão, sagrou-se vitorioso o projeto original, com manutenção da tramitação da emenda do Paraná em casa legislativa diversa, diante da intervenção da garganta do Norte do Império, a do Senador Visconde de Abrantes: “Não havendo mais quem peça a palavra, julga-se a matéria discutida, e aprova-se o projeto com a emenda. O SR. PRESIDENTE: Os senhores que adotam o projeto em terceira discussão para voltar à Câmara dos Srs. Deputados. O SR. VISCONDE DE ABRANTES: Peço a palavra pela ordem. O SR. PRESIDENTE: Tem a palavra. O SR. VISCONDE DE ABRANTES: É para mandar um requerimento à mesa. Requeiro que se separe a parte do projeto relativa à criação da província do Amazonas, da que é relativa à criação da província do Paraná, para que aquela suba à sanção imperial, e esta seja remetida à Câmara dos Srs. Deputados. Há arestos que abonam a conveniência deste meu requerimento. (Apoiados.) Vem à mesa o seguinte requerimento: ‘Requeiro que se separe o projeto relativo à criação da província do Alto do Amazonas do que é relativo à criação da província do Paraná, para que aquele suba à sanção, e este seja remetido à câmara dos deputados. - Visconde de Abrantes’. Não havendo quem sobre ele peça a palavra, julga-se discutido e aprova-se”.

A sessão de 6 de setembro de 1851, sob a Presidência do Senador Cândido José de Araújo Vianna, não viveu desdobramentos específicos quanto à Resolução n. 19, que entrou na ordem do dia e foi aprovada, em 1ª e 2ª discussão, naquela mesma sessão, sem nenhuma insurgência ou apontamento por parte dos Senadores:

É aprovada em 1ª discussão a resolução n. 19, que autoriza o governo para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro da corte para as províncias de Minas e S. Paulo. (...) Segue-se a 2ª discussão da resolução n. 19 acerca de um caminho de ferro entre a corte e as províncias de Minas Gerais e S. Paulo. Não havendo quem fale, é aprovada a resolução para passar à 3ª discussão. (...) O SR. PRESIDENTE dá para ordem do dia a discussão adiada, e a 3ª discussão das resoluções que hoje passaram em 2ª. Levanta-se a sessão a uma hora e meia da tarde.

De acordo com os artigos 72 e seguintes do RISI, a 1ª discussão era destinada ao debate da “matéria em globo, sem se entrar no exame de cada artigo” (art. 75 do RISI), enquanto a 2ª autorizava a cada Senador falar as vezes que entendesse por bem, sendo o momento de se discutir “artigo por artigo” (art. 77 do RISI).

Embora aprovada com aparente facilidade nas duas primeiras discussões, “não havendo quem fale” em quaisquer delas, seria na 3ª discussão que as gargantas do Senado do Império revelariam seus posicionamentos, utilizando-se tanto de recursos de argumentação, como dos disponíveis nas próprias regras de modo e tempo de fala que estavam previstas no RISI.

Nos termos do art. 23 do RISI, era assegurado ao Senador do Império falar “sempre de pé”, devendo dirigir o seu “discurso ao Presidente, ou ao Senado, e nunca às galerias”, destinadas a todo homem que, estando ali com a pretensão de assistir as sessões, estivesse “vestido decentemente”, não portasse armas e conservasse o silêncio (art. 50 do RISI).

No quarto dia após a sessão do dia 6, integrando-se nessa contagem o próprio dia 6, observou-se o prazo mínimo de intervalo indispensável ao início da 3ª discussão, ou seja, os quatro dias de que falava o art. 80 do RISI. Com isso, foi aberta a sessão de 9 de setembro de 1851, novamente sob a presidência de Araújo Vianna e, após a aprovação da ata da sessão anterior, bem como encerrado o expediente previsto, a Resolução n. 19 ingressou, em 3ª discussão, na ordem do dia daquela sessão de 9 de setembro de 1851:

Entra em 3ª discussão a resolução nº 19 autorizando o governo para conceder privilégio a uma ou mais companhias para a construção total ou parcial de um caminho de ferro, que, partindo do município da corte, vá terminar nas províncias de Minas Gerais e S. Paulo.

Apesar dos silêncios das discussões anteriores, na oportunidade da 3ª discussão, que, na forma regimental, estaria adstrita discutir o projeto de modo geral e os artigos com alterações ou emendas aprovadas (art. 82 do RISI), o Senador Francisco Jê Acaiaba de Montezuma, natural da Província da Bahia, a qual representava naquela casa legislativa, inaugurou a fala, na sequência das que se colocariam acerca da Resolução n. 19, chamando de questão preliminar o fato de o Brasil sequer contar com estradas comuns em estado de perfeição:

O SR. MONTEZUMA: – Eu julgo que este projeto não pode passar. A sessão acha-se tão adiantada que não é possível entrar no desenvolvimento de todas as razões que devem dirigir o senado na votação deste projeto. Eu disse que o projeto não pode passar tal qual se acha; antes de entrar no desenvolvimento do que acabo de dizer, seria necessário tomar em consideração uma questão preliminar, que vem a ser se o nosso país já se acha em circunstâncias de encetar esta grande carreira de melhoramentos materiais, isto é, se nós nos achamos em circunstâncias de construirmos estradas de ferro. A maneira por que as nações cultas têm procedido a este respeito é absolutamente diferente. Na Inglaterra e na França não se principiaram as estradas de ferro sem que primeiramente as estradas comuns se achassem em tal estado de perfeição, que tivessem dado o maior desenvolvimento possível à indústria agrícola e de qualquer outro gênero. Na Bélgica, na Alemanha, nos Estados Unidos, aconteceu também o mesmo; e creio que não se pode achar no globo uma só nação que começasse logo por fazer estradas de ferro, quando apenas nem ainda tem estradas ou caminhos ordinários... O SR. VISCONDE DE OLINDA dá um aparte que não ouvimos. O SR. MONTEZUMA: – ... quando, como bem disse o honrado membro que faz-me a honra de dar um aparte, nem ao menos temos ruas bem calçadas na capital do império.

Não obstante o registro de que o aparte de Olinda não fora ouvido, a continuidade do pronunciamento de Montezuma, dá elementos de sentido à intervenção de Olinda, de modo a se inferir que houve apoio de Olinda ao voto contrário que era externado por Montezuma naquela ocasião.

Reforçando o discurso de que as vias de comunicação seriam de fato medida de progresso ao país, Montezuma defendeu, naquele primeiro momento, que as comunicações a partir de estradas comuns estejam bem construídas e ramificadas pelo país para, só então se iniciar a construção de Estradas de ferro:

É justamente neste estado que vamos iniciar estradas de ferro, que necessariamente devem acarretar para o tesouro importantíssimas, exorbitantíssimas despesas? Sr. presidente, o não terem essas nações principiado por meio de estradas de ferro, fez com que comessem estas estradas justamente quando a sua indústria se achava já em um estado de grande prosperidade. V. Exª sabe e o senado, que os meios de comunicação são sem contradita os primeiros motores do desenvolvimento da indústria. Sem eles não é possível que a agricultura aumente, não é possível que o comércio tenha incremento; em uma palavra, nenhuma indústria pode



desenvolver-se sem que haja meios de comunicação, porque são estes meios que dão mercado aos produtos industriais; logo, sem aqueles, não se podem dar estes.

Montezuma prossegue pontuando de modo extenso as razões de sua insurgência naquela sessão de 9 de setembro de 1851, registrando questões relativas ao mérito da proposta, a exemplo de custos envolvidos na execução da estrada de ferro que onerariam o tesouro.

Mais adiante, diferentemente do que ocorrera quando da solicitude em relação ao aparte dado por Olinda, Montezuma reage ao aparte, também sem registro de escuta, do senador Cândido Baptista de Oliveira, natural de Porto Alegre, porém senador pelo Ceará, que tenta se imiscuir na fala de Montezuma.

A reação do senador baiano é justamente invocar a observância do procedimento por parte de Baptista de Oliveira, indicando a imediata da necessidade de que o interferente cumprisse as regras de pedido da palavra dispostas no art. 22<sup>128</sup> do RISI, para só então passar a se colocar em oposição às proposições em andamento, sendo destacado por Montezuma que o objeto ali discutido chegava já às vésperas do encerramento das sessões previstas para 1851 e que, por isso mesmo, os vários senadores, inclusive Baptista de Oliveira, deveriam se inscrever para aperfeiçoar o debate oportunamente.

A esta altura, mais um aparte é feito e, assim como no caso de Olinda, a fala do senador D. Manoel apenas corrobora as insinuações de Montezuma no sentido de que houve apresentação tardia e proposital da Resolução n. 19, de modo que, no caso de D. Manoel, Montezuma não invoca qualquer regra de procedimento, acrescentando que o objeto que se aprecia não pode dispensar uma prolongada discussão e ao final da colocação diz que apenas se demorou nessa parte de sua argumentação por conta da intervenção de Baptista de Oliveira, a quem chama “honrado amigo pelo Ceará”, numa flagrante alusão ao descompasso entre a Província do Norte por ele representada (Ceará) e a postura em defesa de Províncias do Sul do Império que seriam beneficiadas com a aprovação daquela Resolução n. 19.

---

<sup>128</sup> “Art. 22. Nenhum Senador poderá fallar sem pedir a palavra ao Presidente, ser por ele concedida.”

Montezuma chega a invocar a necessidade de, no mínimo, as quatro horas, previstas no RISI como tempo de duração de uma sessão, sugerindo que apenas no ano seguinte, 1852, a discussão retorne à ordem do dia:

O SR. BAPTISTA DE OLIVEIRA dá um aparte que não ouvimos. O SR. MONTEZUMA: – Há de me perdoar, eu lá chegarei; muitos anos primeiro se hão de passar. Eu quisera que o honrado membro pedisse a palavra e contestasse estas proposições, porque nós sobre o objeto devemos discutir muito clara e extensamente. Este objeto, a falar a verdade, não deveria ser trazido para a discussão na véspera do encerramento... O SR. D. MANOEL: – É de propósito, para passar por surpresa. O SR. MONTEZUMA: – ... porque realmente cada um de nós deve expor sua opinião sobre a matéria. Eu exprimo uma opinião, mas esta opinião não se pode dizer verdadeira, porque o objeto é de tal magnitude que devo por isto mesmo duvidar do juízo que faço sobre ele; devo pedir esclarecimentos; e quem nos há de dar senão a discussão? Por consequência, a discussão deve ser não só prolongada, como franca, imparcial; mas como uma discussão prolongada, franca e imparcial sobre um objeto desta natureza, em duas ou três horas? Cada um de nós não quer tomar sobre si a responsabilidade de demorar a sessão, de obrigar a coroa a talvez prorrogá-la. (...) E mesmo, Sr. presidente, perdoe-me V. Ex<sup>a</sup> o que vou dizer, um objeto desta ordem deve ser dado unicamente para a discussão, para preencher as quatro horas da sessão, para que haja certeza da parte daquele que quer tomar parte na discussão, que o senado está disposto a ouvi-lo; porque falar sem ser ouvido, é pura perda de tempo; não é realmente útil. Se há certeza de passar este projeto, eu não quero incomodar os meus colegas, não me quero também incomodar. O meu desejo era propor um adiamento, para que para o ano se discuta a matéria, para que este intervalo seja empregado pelo governo como entender em sua sabedoria a respeito de uma matéria desta ordem; para o ano que vem nós podemos cuidar de examinar melhor as circunstâncias do país, para daí tirar um resultado favorável á sua indústria, ao incremento de sua prosperidade e de sua grandeza. Tudo isto que acabei de dizer foi filho do aparte do meu honrado amigo pelo Ceará; se ele não tivesse dado o seu judicioso aparte, eu não tinha de fazer todo este parêntese; a culpa não é realmente minha; a discussão não esteve fora da ordem, esteve dentro dos limites dela, dentro do parêntese.

A fala do senador D. Manoel continuaria sendo registrada em pequenos apartes de apoio ao requerimento de adiamento de Montezuma. D. Manoel, Manoel de Assis Mascarenhas, era natural da então Província de Goyaz e representava no Senado a Província do Rio Grande do Norte, o que conferia origem e representatividade relacionada a duas Províncias igualmente situadas ao Norte do Império e fora responsável por formalizar o pedido de adiamento da discussão da Resolução n. 19:

O SR. D. MANOEL: – Apoiado. O SR. MONTEZUMA: – Senhores, ter estradas de ferro ainda é luxo para o Brasil SR. D. MANOEL: – É exato. O SR. MONTEZUMA: – Ter boas estradas, sim, é uma necessidade real para o país, o Brasil tem absoluta necessidade de boas estradas; mas não tem necessidade alguma de estradas de ferro. É preciso, confesso, ir principiando a nacionalizar este gênero de empresas, concordo nisto; mas nunca se lhe deve dar o desenvolvimento que o projeto apresenta com um dispêndio extraordinário dos dinheiros do tesouro... O SR. D. MANOEL: – E em que época!

Em tom conciliador, apresentando reservas à Resolução n. 19, fez uso da palavra, naquele momento da sessão de 9 de setembro de 1851, o Senador Honório Hermeto Carneiro Leão, futuro Visconde (1852) e Marquês (1854) de Paraná, Carneiro Leão era natural a Província de Minas Gerais, a qual representava no Senado do Império. Na 3ª discussão da Resolução n. 19 em andamento, após Montezuma, que contou com os apartes de Olinda, Baptista Oliveira e D. Manoel, além do requerimento deste último, Carneiro Leão destacou o custo de não aprovar projeto que ia ao encontro dos anseios do Imperador, mas fundamentou sua impossibilidade de aprovação, ao menos naquela oportunidade, em face da necessidade de estudos técnicos prévios que, dando maior subsídio inclusive em matéria de gastos, salvaguardassem a decisão a ser dada pelo Senado. Além disso, aderiu aos argumentos de Montezuma acerca da necessidade de se investir prioritariamente em estradas de rodagem:

O SR. CARNEIRO LEÃO: - Sr. presidente, tendo o poder moderador recomendado na fala do trono os melhoramentos materiais do país, custa-me não dar a minha aprovação ao único projeto que a este respeito se apresentou nesta sessão; mas eu não creio que o projeto como está concebido possa ser realmente útil. Não estando estudadas as linhas de estradas de ferro de que se trata, a empresa pode parecer quimérica para aqueles que entendam que as linhas projetadas não podem produzir rendimento que faça face às enormes despesas que se devem fazer com a subida da serra, e com a descida até o Paraíba, por vales estreitos, com a necessidade de muitas curvas que o país não crê na exequibilidade e bom êxito da empresa, confessam os que para ela exigem a garantia dos juros de 5 por cento, cuja segurança se dá aos empresários pela lei em discussão. Empresas desta ordem, que não estão completamente estudadas, para poderem receber imediata execução, deve o corpo legislativo dar sua mão? Entendo que não. O corpo legislativo deve ser mais reservado que os projetistas, e não deve ajudar empenhar-se tão ligeiramente. Se ainda depois de estudos apurados e profundos de tais empresas, muitas se malograram, o que se deve esperar daquelas que para aboná-las não tem ainda o estudo e exame de pessoas competentes? As necessidades atuais exigem imperiosamente a execução das linhas de caminho de ferro de que se trata? Parece-me que antes de chegarmos às estradas de ferro, devemos procurar ter estradas para carros, estradas de rodagem, que trarão melhoramento mais certo e seguro para o país.

Carneiro Leão levaria em conta, no seu pronunciamento, os custos com o escoamento de produção que se tinha no uso de sistemas de transporte até então existentes e que davam uma base da impossibilidade de aquelas produções a serem transportadas cobrirem os custos de uma estrada de ferro eventualmente construída, devendo então ser investido dinheiro público em benefício daquelas estradas e sistemas de comunicação que já existiam barateando os gastos com transporte. Da mesma forma, diz que, diferentemente da Europa e de outros países, a estrada de ferro no Brasil não teria, naquele momento, demanda de viajantes, mas apenas de cargas:

Qual é esta base? É que os transportes não sejam mais caros que aquilo que atualmente custam. Daqui se segue que o governo, quando mandar calcular o rendimento da estrada de ferro, tomará por base o transporte atual, ou outro aproximado, e por consequência se apresentará um grande rendimento que torne muito lisonjeira, muito bela, a perspectiva da realização do caminho de ferro; mas examinemos o que há na realidade. Os transportes atuais são de um preço excessivo; o do café que vem de serra acima custa de 25 a 30, e mesmo 40 por cento; os transportes até 20 léguas para os diferentes portos da Bahia custam, de ordinário, 800 réis; 800 réis em um preço de 3\$200 dá 25 por cento. Ora, em país nenhum os transportes dos gêneros do lugar de produção ao lugar em que são vendidos, ou consumidos, ou exportados, não chegam a 25 por cento; por consequência todo o melhoramento que há a esperar, todo melhoramento de que o governo devia tratar, era fazer com que os transportes se tornassem mais baratos; reduzi-los mesmo à metade era pouco; o governo devia se propor a reduzir os transportes dos gêneros da produção do país ao menos à terça parte do seu valor atual. (...) Está visto, Sr. presidente, que entre nós a estrada de ferro não representará, como na Europa e em outros países, o seu maior papel no transporte de viajante, porque não temos esses grandes mercados no interior, essas transações multiplicadas que obrigam ao transporte de pessoas; o número de visitantes será insignificante em comparação do das cargas.

Já encerrando seus argumentos, Carneiro Leão, aderindo aos argumentos de Montezuma e a eles agregando outros, concluiu que o “projeto, com o fim de comunicar as províncias de S. Paulo, Minas e Rio de Janeiro por uma estrada de ferro” era “um projeto quimérico”.

Destarte, os intensos e longos debates, mantidos substancialmente pelas gargantas do Norte do Império, fizeram a 3ª discussão da Resolução n. 19 ser adiada em virtude do adiantado da hora, sem que se enfrentasse o requerimento de adiamento da discussão, isto é, estava sendo adiada a discussão, mesmo sem se apreciar o requerimento de adiamento pendente.

No caso da sessão de 11 de setembro de 1851, o uso das regras de fala do Senado (RISI) em favor dos discursos que ali eram proferidos ocorreria de modo explícito. Na ordem do dia, foi retomada a apreciação da Resolução n. 19, em 3ª discussão, ocasião em que o Presidente Cândido José de Araújo Vianna fez a proposta de votação ao pedido de adiamento que permanecia pendente. Caso aprovado o adiamento, a Resolução n. 19 só retornaria à discussão no ano de 1852. Todavia, antes mesmo de se iniciar a apreciação do pedido de adiamento, Montezuma voltou a fazer uso da palavra, quando novamente teve embates orais com Baptista de Oliveira e expressamente ameaçou usar o que chamou de “táticas parlamentares”, chegando a sugerir ao Presidente a tomada de medidas regimentais que impedissem os apartes:

O SR. BAPTISTA DE OLIVEIRA: - Isso prova a força moral da lei, passar apesar de todos esses obstáculos. O SR. MONTEZUMA: - Ora, V. Exª não

me obrigue a entrar no desenvolvimento das táticas parlamentares. V. Ex<sup>a</sup> quer que eu desenvolva esta matéria? Talvez o Sr. presidente não consinta. V. Ex<sup>a</sup> então conscienciosamente está convencido de que o projeto se passar, há de passar porque o senado está convencido da sua utilidade, e de que vai ser executado? (...) O SR. MONTEZUMA: - Sr. presidente, V. Ex<sup>a</sup> perdoe-me ter-me demorado estes dois minutos, foi em consequência do aparte do nobre senador pelo Ceará O SR. PRESIDENTE:- Os apartes produzem sempre isso. O SR. MONTEZUMA: - É verdade, são terríveis; bem podíamos tomar uma medida no nosso regimento para evitá-los. É verdade que, para oradores que não têm muita agudeza, assim como eu, servem às vezes de muito, aguçam as idéias, ilustram-nas. Mas eu prometo a V. Ex<sup>a</sup> não tornar mais a este incidente.

Naquela sessão, Montezuma, ao externar sua fala acerca de pedido de informações e emenda à Resolução n. 19, apresentou, como fundamento de suas novas reflexões, o firme propósito em votar pelo adiamento para viabilizar a possibilidade de se aproveitar o tempo em favor do projeto, “para que o governo neste intervalo haja de proceder a todos os exames, a todas as informações, à prova da utilidade pública”.

Todavia, o adiamento foi rejeitado e, com isso, estou prejudicado o aditamento de Montezuma ao pedido de adiamento, para que, no decurso do prazo até a próxima sessão a ser designada para discussão da Resolução n. 19, o governo encaminhasse todas as informações, inclusive o plano e o orçamento da obra.

Após isso, o senador Vergueiro, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, apresentou emenda que entrou em discussão e que estava assim disposta:

O governo fica autorizado para fazer as despesas necessárias para explorar qual seja a linha mais conveniente para abertura de uma estrada de ferro deste município até o princípio da serra, e mesmo continuar terminando em duas ramificações nas províncias de S. Paulo e Minas; e fazer levantar a planta da obra, e calcular a despesa da construção e do rendimento que se espera. Poderá também o governo autorizar uma associação para proceder a estes trabalhos, e prestar-lhe os auxílios que julgar conveniente.

Com ela, a partir de uma das únicas falas um tanto mais prolongadas de Olinda, que coloca em cheque a própria redação da trajetória do caminho de ferro a ser construído, questiona o artigo 1º do projeto contido na Resolução n. 19. Em seus argumentos, Olinda deu múltiplos sentidos ao conjunto de palavras que indica o direcionamento geográfico da ferrovia. O fato de Olinda se reportar expressamente a certas intervenções e, em outros momentos, dizer pedir desculpas alegando ter defeito de audição, bem demonstra as estratégias discursivas ora analisadas:

O SR. VIS.CONDE DE OLINDA:- Sr. presidente, feitas estas considerações gerais, falarei do art. 1º do projeto. O art. 1º do projeto autoriza a construção de uma estrada que, partindo do município dà corte, vá terminar nos pontos

das províncias de Minas Gerais e S. Paulo que mais convenientes forem; portanto, pergunto: Trata-se de uma estrada, ou de uma estrada que há de terminar em duas? Devo supor que são duas; porque uma estrada que sai do município neutro, tomando a direção de Vassouras, que é o que ouço dizer que se projeta, não pode ir senão para Minas. Rogo aos nobres senadores que olhem para a carta ... O SR. CARNEIRO LEÃO:- Pois o Paraíba donde vem? O SR. MONTEZUMA:- Logo, são duas estradas. O SR. VISCONDE DE OLINDA: - Em resposta pergunto ao nobre senador, e com isto mostro que sei o curso do rio: A estrada deve ser aquém ou além do Paraíba? O SR. CARNEIRO LEÃO:- Por uma das margens. O SR. VISCONDE DE OLINDA: - Se a estrada vai além do Paraíba, deve entrar em Minas necessariamente. O SR. CARNEIRO LEÃO: - E rio acima vai a S. Paulo por Jacareí e Taquarunguetá. O SR. VISCONDE DE OLINDA: - Logo, são duas estradas. Eu não posso responder aos apartes porque infelizmente tenho o defeito de não ouvir.

Chegaria através da garganta de Olinda, ao tornar múltiplos os sentidos do artigo 1º, a primeira referência, ainda que sutil, à realização de estradas não só no Sul, mas, de igual modo, no Norte do Império, trazendo à superfície a questão das disputas entre o Norte e o Sul do Brasil imperial que, nas falas de Olinda, costumavam se apresentar de modo subliminar, implícito ou não direto:

O Sr. VISONDE DE OLINDA: – (...) No art. 1º dá-se toda a autorização ao governo; e no art. 2º tira-se essa autorização: o governo fica com toda a liberdade para contratar a primeira estrada com aquelas bases, e a ir mesmo à realização delas; mas o art. 2º diz que não realizará essas outras estradas sem que o corpo legislativo resolva a respeito; e qual a razão privativa que há para que o governo seja autorizado a realizar essa estrada do sul, e não seja autorizado para realizar essas outras estradas do norte? O art. 2º já nega ao governo a faculdade que lhe dá o 1º, e isto não é decerto por falta de confiança. Ponho, pois, de parte esta questão: a matéria é de outra natureza.

Após a manifestação de Olinda, tanto o limite de horário, quanto o mínimo de presença de senadores foram levados a exaustão pelos oradores seguintes. Destarte, D. Manoel e Montezuma, embora já tivessem se manifestado em outras ocasiões, perpetuaram a estratégia anterior também naquela sessão de 11 de setembro de 1851. Foram advertidos várias vezes pelo Presidente a retomarem o assunto em debate com objetividade, mas seguiram ganhando tempo, inclusive com as repetidas oposições aos apartes de Baptista de Oliveira. Foram os próprios D. Manoel e Montezuma que anunciaram o adiantado da hora e a ausência de quórum naquele dia 11 de setembro de 1851:

O SR. MONTEZUMA:- E a maioria do senado a rejeita. O SR. O. MANOEL: - É verdade, creio que o nobre senador está em unidade a este respeito ... (*Dão três horas.*) Sr. presidente, reconheço que não devo continuar; há apenas quatro pessoas que me honram com a sua atenção; eu lhes agradeço cordialmente tanta bondade; não devo abusar da sua paciência; vou concluir o meu discurso, repetindo que este projeto é injusto, impolítico, inexequível e muito obscuro (...)

Ocorre que na sessão seguinte, 12 de setembro de 1851, última sessão ordinária daquele ano, Montezuma sequer deixaria tempo hábil para discussões em ordem do dia.

Na parte destinada aos expedientes, que antecedia regimentalmente as discussões em ordem do dia, apresenta longo requerimento que ocupa praticamente todo o tempo da sessão. O requerimento diz respeito às disposições legais de tráfico de africanos e à necessidade de se apresentar quesitos a serem respondidos pelo governo. A apresentação do requerimento demandou prolongadas justificativas para que, segundo temia Montezuma, suas palavras não fossem mal interpretadas. Montezuma e o Presidente Vianna chegam a falar do decurso do tempo, na medida em que Montezuma disse pretender novo requerimento:

O SR. MONTEZUMA: - Eis aqui, Sr. presidente, o que julgo de necessidade oferecer à consideração do senado. Não sei se a hora está dada, porque ainda desejava oferecer um outro requerimento ... O SR. PRESIDENTE:- Sim, senhor, porque já são onze e meia.

D. Manoel voltou à cena e, com sua intervenção, o requerimento subsequente de Montezuma, que era acerca da possibilidade de tramite de determinada proposta em regime de urgência, acaba sendo precedido da apresentação do objeto a ser requerido para, só então, ser apreciada a urgência.

A pedido de D. Manoel, e com autorização do Presidente Vianna, Montezuma lê a integralidade do requerimento. Dessa vez a temática não era de se presumir palpitante, como o era à época a temática anterior (o tráfico de africanos). Montezuma requereu urgência no pedido de não renovação do contrato de impressão dos debates relativos ao ano vindouro de 1852, que era mantido com o *Jornal do Commercio*. A esse requerimento D. Manoel se solidarizou no que dizia respeito ao pedido de urgência, afinal aquela seria a última sessão do ano de 1851 passível de serem discutidas questões de contrato de impressão a vigorar no ano subsequente. Mais uma vez o RISI municiaava os senadores para que a sessão se encerrasse sem apreciação da discussão da Resolução n. 19. O objetivo do adiamento seria atingido, independentemente de o requerimento de adiamento já ter sido formalmente indeferido em sessões anteriores:

O SR. D. MANOEL: - Não posso votar pela urgência sem saber para que é; desejava, pois, que o nobre senador nos informasse sobre o objeto para que pede urgência .. O SR. MONTEZUMA: - Lerei o requerimento, e com esta leitura satisfaço ao nobre senador. (Lê.) "Proponho que a mesa não renove o contrato para a impressão dos nossos debates na sessão seguinte do senado de 1852; e sim examine se é útil se continuar a pagar mais a impressão dos

debates, e apresente parecer sobre este assunto logo no começo da sessão referida. "Paço do senado, 12 de setembro de 1851. - Montezuma." É de urgente necessidade, porque, se for hoje o sétimo dia da sessão, V. Ex<sup>a</sup> já vê que não pode ter lugar este requerimento senão hoje. Escuso dar as razões que mo fazem apresentar, porque, se o senado não me fizer a honra de aprovar a urgência, o requerimento não se apresentará. O SR. D. MANOEL:- Sr. presidente, eu não terei dúvida de votar pela urgência requerida pelo ilustre senador pela Bahia, se S. Ex<sup>a</sup> se dignar expender as razões em que funda o seu requerimento. (...)O SR. MONTEZUMA: - Sr. presidente, eu tenho de dizer pouca coisa.

Eis que o pouco a dizer, somado ao pouco a comentar por parte de D. Manoel, como se lê da transcrição anterior, levaram ao encerramento da sessão quase sem pauta de ordem do dia, já que permaneceram por horas na apreciação de expedientes. E, quando finalmente passaram a ordem do dia, permaneceram dialogando ambos os senadores, suscitando tanto questão de ordem, quanto pedido de urgência, de modo que mais uma vez foi encerrada a sessão sem que a Resolução n. 19 fosse discutida:

O SR. PRESIDENTE:- Segue-se a ordem do dia. O SR. D. MANOEL (*pela ordem*):- Creio que é o caso de dispensar o senado a impressão da proposição que veio da câmara dos Srs. deputados, concedendo um crédito ao governo não sei de que quantia. Se V. Ex<sup>a</sup> espera a impressão para entrar em discussão, quando terá ela lugar? ... O SR. PRESIDENTE:- O nobre senador requer urgência? (...)

Os desdobramentos que se seguiriam até a sessão de 19 de junho de 1852, ou seja, ao longo de 15 sessões, manter-se-iam evidenciando posturas discursivas semelhantes daqueles sujeitos. Estes se mantiveram articulando suas falas com fundamento no progresso, sem perder de vista os interesses pessoais e de seu lugar de origem,<sup>129</sup> no intuito de sagrarem-se vitoriosos em seus intentos políticos e econômicos.

No caso dos que tinham assento por Pernambuco, disputavam concessões para construção de ferrovias que representariam a modernidade dos avanços tecnológicos em sua Província. Seriam modernos e se utilizariam do discurso do progresso e, com ele, ampliariam seus mercados, sem abrir mão da condição de senhores da plantação<sup>130</sup> e proprietários de escravos:

Ao lado das vívidas imagens da crise presente e também da ordem, evolução e progressos futuros, a representação e um tempo de transição é sem dúvida o

<sup>129</sup> Como aporte conceitual dessas conexões Corte e Província, VARGAS, Jonas Moreira. *Entre a Paróquia e a Corte: a elite política do Rio Grande do Sul (1850-1889)*. Santa Maria: UFSM, 2010.

<sup>130</sup> A categorização do termo foi elaborada por Sidney Mintz e Eric Wolf, no artigo *Fazendas e Plantações na Meso-América e nas Antilhas*, publicado pela primeira vez em 1957 e traduzido no Brasil em 2010, na coletânea *O poder amargo do açúcar: produtores escravizados, consumidores proletarizados*, organizada e traduzida por Christine Rufino Dabat e publicada pela Editora Universitária da UFPE.



que mais sobressai ao conjunto de falas que desde o início do século XIX tenderam à instituição de um mercado de trabalho livre no país, em substituição ao escravo. Crise era o que se tinha nas visões mais pessimistas ou o que estava para ter em breve se não se conseguisse assegurar a evolução do país rumo à meta sonhada – o progresso.<sup>131</sup>

Logrando êxito nos embates das gargantas do Senado do Império, assim como em outras instâncias imperiais e provinciais, a elite política de Pernambuco dava corpo normativo às vindouras obras da RSF, realizando aspirações privadas de investimento de capitais, subvenção governamental e escoamento de produção.

Futuro acionista da RSF & Co., então senhor de plantação canavieira e detentor de espaços políticos de fala na Corte e na Província, Olinda foi uma das gargantas em ação no Senado do Império. Responsável pela apresentação do projeto de concessão de construção de estrada de ferro em Pernambuco, falava em progresso, mas teria na ferrovia uma possibilidade de escoar mais rapidamente sua produção, bem como de se capitalizar na condição de acionista.<sup>132</sup>

Olinda, pois, pode ser interpretado, na qualidade de evidência paradigmática, enquanto personificação do fluxo de interesses antagônicos sempre presente nas relações público-privadas. Nessas, o governo desonera o capital, mantendo-o por perto, em permanente condição de influenciar as instâncias governamentais em benefício privado.

## **2.2 Obras públicas, empreendimentos privados: a promiscuidade de interesses do affaire público-privado.**

Quatro anos antes da inauguração da EFDPII e da RSF (1858), aos 30 de abril de 1854, Irineu Evangelista de Sousa, na mesma data em que se tornou Barão de Mauá (1854), inaugurara a Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida por Estrada de Ferro Mauá (EFM).

---

<sup>131</sup> AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites do século XIX*. São Paulo: Annablume, 2004, p. 50-51.

<sup>132</sup> MELO, Josemir Camilo de. *A primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway*. Recife: Cepe, 2016.

Apesar de sua importância política no fomento do imaginário das elites em matéria de progresso, seus 14,5 km, trilhados dentro de uma mesma Província (Rio de Janeiro), não necessitaram da autorização legal do Império, ou seja, realizaram-se sem ato jurídico complexo (concessão) envolvendo a discussão e aprovação do projeto pela Câmara e pelo Senado, como ocorreria no caso da EFDPII e da RSF, que, respectivamente, integrariam mais de uma Província e uma Província a uma via navegável de interesse imperial.

Em 1878, o já Visconde (1874) de Mauá expressa publicamente sua crença na importância política que tivera a da Estrada de Petrópolis, na medida em que dera às elites políticas uma pequena amostra da necessidade de se investir na construção daquele tipo de melhoramento no país, persuadindo especialmente as lideranças contrárias à parceria público privada em sistema de garantia de juros:

No estado de descrença em que se encontravão os animos, a respeito da introdução das vias ferreas ainda em 1850, foi ousadia emprender a construção da sua primeira, embora pequena, estrada; procurar obter uma garantia de juros geral ou provincial era simplesmente inutil nessa época; vencer, porém, as resistencias, era a meu ver indispensavel, e um panno de amostra do melhoramento me pareceu o meio mais adequado.<sup>133</sup>

A inauguração daquele caminho de ferro foi oportuna para que Mauá, dirigindo-se ao Imperador D. Pedro II, revelasse a intenção do empreendedor em seguir adiante e, sobre trilhos de ferro, alcançar uma das margens do Rio das Velhas, integrando a Província do Rio de Janeiro, onde estava a Corte do Império, ao Rio São Francisco:

Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a protecção de Vossa Magestade, seguramente não parará mais senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas! Alli se aglomerará, para ser transportada ao grande mercado da côrte, a enorme massa de producção com que devem concorrer para a riqueza publica os terrenos banhados por essa imensa arteria fluvial, o rio de S. Francisco e seus innumerados tributarios.<sup>134</sup>

Todavia, na publicação de 1878, ao tratar especificamente da EFM (sétima empresa a ser tratada na sequencia de capítulos ali disposta e organizada empresa por empresa), Mauá se queixou de que, embora importante, a iniciativa não havia sido amparada pela política imperial de garantias e privilégios em momentos de necessidade

<sup>133</sup> Conforme se lê em MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. *Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & Co e ao publico*. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

<sup>134</sup> MAUÁ tratando a respeito de 1854, em MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. *Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & Co e ao publico*. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

financeira (receita inferior à despesa). Quanto ao sonhado prolongamento da EFM, embora tivesse “obtido do governo imperial privilegio exclusivo das cinco leguas lateraes ao longo da linha”, o empreendedor disse que abandonou o desiderato sem qualquer indenização, mesmo após investir em “estudos completos que importarão em algumas dezenas de contos”, atendendo pedido do então Presidente do Conselho de Ministros do Império, o político mineiro Honório Hermeto Carneiro Leão, outrora Visconde (1852) e já Marquês (1854) de Paraná, político mais destacado do Império em 1855, perdendo apenas para o próprio Imperador D. Pedro II.<sup>135</sup>

Mauá compõe o seu discurso a partir de uma estrutura textual que aproxima o trecho das queixas para com a ausência de suporte político e econômico do Império aos estudos de prolongamento da estrada ao atendimento de pedido do agora falecido (1856) Paraná. Junto à informação de que lhe fora feito tal pedido, lança notícia solta, em uma frase sem conector aparente, mas em local onde se teria fator causal da atitude de Paraná, qual seja, a concessão imperial dada para construção da EFDPII e a necessidade de constituição da empresa que empreenderia a 1ª seção da EFDPII:

(...) abandonei sem indemnisação alguma, a pedido do Visconde de Paraná, quando foi contratada a primeira secção da estrada de ferro D. Pedro II, e teve de organizar-se a companhia que a tinha de executar.<sup>136</sup>

A publicação de 1878, mais do que uma exposição de motivos aos credores de Mauá, por ocasião da falência de seu banco, reflete anos de disputas entre os diversos interesses contidos no seio das elites políticas do Império. Essas representavam interesses econômicos próprios e dificilmente convergentes aos seus discursos, sempre fundados no progresso da nação, conforme se lê tanto dos anais das sessões legislativas, quanto dos periódicos em circulação à época.

É dizer que a fala de Mauá sobre a EFM, atribuindo a si próprio o posto de visionário empreendedor e promotor do progresso da nação através daquela estrada, pretendia gerar comoção por ser ele o primeiro a concretizar um empreendimento capaz de chegar ao Rio São Francisco, através do Rio das Velhas, e o primeiro a ter prejuízos e ser esquecido quando da constituição da companhia (1855) que iria realizar a 1ª seção da concessão imperial da EFDPII, estrada que seguiria ao encontro da Província de

<sup>135</sup> NEEDELL, Jeffrey. *The party of order. The Conservatives, the state, and slavery in the Brazilian monarchy, 1831-1871*. Stanford: Stanford University Press, 2006.

<sup>136</sup> Excerto obtido da fonte primária MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. *Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & Co e ao publico*. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

Minas Gerais, justamente onde estava o Rio das Velhas pretendido por Mauá e sua EFM.

Ocorre que não se encontra naquela parte da exposição de Mauá qualquer referência ao fato de que ele fora acionista da EFDPII e que possivelmente as decisões tomadas em relação à EFM e seu prolongamento resultavam de negociação nesse arranjo de forças da política imperial. Naquela publicação de 1878, após o capítulo destinado a tratar da EFM, seguir-se-iam outros oito capítulos para que só então Mauá se reportasse à EFDPII de modo específico. Cada um dos capítulos daquela exposição de motivos tratava das empresas que Mauá entendia dever esclarecimentos aos credores. Assim, no capítulo em que a EFDPII serve de título a ser objeto da exposição de motivos, não houve sequer menção à EFM. Ademais, Mauá não revela qualquer participação acionária inicial na EFDPII, embora noticie que “organizada a companhia foi o Banco Mauá & C. escolhido pela directoria para depositario dos fundos a recolher-se dos acionistas” e que *Price*, empreiteiro inglês que contratara a construção da 1ª seção daquela EFDPII, “abriu tambem elle sua conta corrente no Banco Mauá & C., reconhecendo a vantagem de o fazer pela liquidação dos cheques entre uma e outra conta”.

Destaca-se do capítulo escrito por Mauá, em 1878, relativo à EFDPII, especialmente quanto à contratação da construção da 1ª seção da EFDPII, havida em 1855, sua fala inicial de que agora (1878) precisava dar publicidade a fatos que eram de interesse público, mas que foram por ele inicialmente (1855) “ocultados ou sepultados no esquecimento”. Assim, antes mesmo de anunciar que seu banco fora o “escolhido” para ser depositário dos fundos dos acionistas, Mauá reforça o discurso de pioneirismo, sem remissão expressa à EFM ou ao fato de ser acionista da companhia que empreenderia a 1ª seção da EFDPII, mas fundamentando suas condutas de 1855 na visão que já àquele tempo possuía, qual seja, a de que o progresso do Império estava atrelado necessariamente às ferrovias a serem construídas:

Tudo quanto dizia respeito a estradas de ferro era para mim nessa ocasião assumpto sobre o qual o minimo descredito me assustava, – vendo eu nessa idéa o futuro da prosperidade do Brazil.<sup>137</sup>

Mauá, além de acionista da EFDPII, emprestou “milhares de libras esterlinas” à realização da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, através de empreendedor, a

---

<sup>137</sup> Conforme se lê em MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. *Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & Co e ao publico*. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

quem não denominou, mas chamou de “amigo que se poz á frente” e que devolvera o valor tomado de empréstimo quando da constituição e organização da companhia respectiva em Londres.<sup>138</sup>

Com efeito, quando lhe foi interessante revelar a condição de acionista, assim o fez naquela exposição de motivos. Isso se deu no caso da RSF, no capítulo específico onde tratou de tal empreendimento, o segundo após o capítulo da EFM, o nono na sequencia de empresas e empreendimentos. Registrou ali uma longa explicação para o fato de ter sido subscrito grande volume de ações da RSF & Co. em seu nome. Em seguida, argumentou em sua defesa que embora a atitude o tenha elevado ao nobre posto investidor comprometido em agregar credibilidade às ações da companhia, na medida em que o mercado inglês reconheceu a elevada posição social de Mauá no Brasil, o investimento não logrou êxito, já que “a companhia cahio nas mãos de maos empreiteiros”, os quais estimaram os gastos de construção em patamares muito menores do que os necessários à obra.

Em relação à EFM, bem como no caso da EFDPII, Mauá expressamente cita Paraná, político de expressão no cenário imperial brasileiro à época. Não fez o mesmo quando cuidou da RSF, a qual contara com acionista de expressão política semelhante: Olinda. No capítulo relativo à RSF, sem qualquer referência explícita e nominal a políticos do Império, enalteceu de modo amplo a política legislativa imperial, que, para superar o descrédito do empreendimento na praça de Londres, “mui sensatamente” aprovou uma lei que reabriria “a porta” ao capital europeu:

(...) tratando-se de garantia do Brazil assim calcada aos pés do grande mercado monetário europeu, alguns espíritos reflectidos comprehendêrão que isso nos fechava a porta para levantar capitaes na Europa para o mesmo fim, e mui sensatamente foi votada no Brazil lei que permittio ou facultou a troca dos nossos títulos que levavão em Londres essa garantia de 7% por apolices da divida publica interna de 6% de renda. Foi um bom pensamento que alcançava um grande fim de utilidade publica, suspendendo a depreciação de títulos que representavão o credito em Londres, e em ultima analyse em vez de pagar 7 em ouro ficava o Brazil pagando 6% em seu papel-moeda inconvertível. (...) A execução dessa lei salvou-me de um prejuízo avultadíssimo!<sup>139</sup>

<sup>138</sup> Conforme se lê em MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. *Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & Co e ao publico*. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

<sup>139</sup> Extraído, de igual modo, da obra aqui já referida dentre as fontes primárias desta pesquisa MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. *Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & Co e ao publico*. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

Mauá apontou, naquele capítulo da RSF, o histórico legislativo, em matéria de investimentos na RSF, dando destaque à garantia que seria dada aos empréstimos em favor das “estradas de ferro em construção, na razão de uma terça parte do capital empregado; conseguindo-se que a lei fosse votada sem maior dificuldade”. Esta última afirmação de Mauá, a ausência de dificuldades na aprovação da lei, aponta os caminhos legislativos que eram trilhados e a possibilidade de se retrair, seja nas falas dos legisladores, seja na dos investidores, o eco de gargantas que, travestidas pelo discurso da prosperidade, revelavam as disputas internas das elites políticas e econômicas do Império do Brasil.

A análise das fontes e dos discursos nelas presentes reflete uma amostra da reiterada prática estatal de políticas públicas de desoneração do capital privado, fenômeno que permaneceria presente no cenário brasileiro nos séculos que se seguiram ao século XIX, alcançando o século XXI em curso.

### **2.3 E o que enunciava a legislação?**

Da permanente relação entre o público e o privado, o cenário legislativo brasileiro da segunda metade do século XIX refletiria o mesmo arranjo de forças dessa relação em fluxo contínuo.

Brasil e as suas instituições intensificariam os debates políticos a partir da independência (1822), surgindo, a partir da segunda metade do século XIX, muitos dos seus contornos jurídico-legislativos.

A consolidação do capitalismo industrial e a inserção do Império do Brasil no sistema de economia mundial gerariam demandas a serem enfrentadas pelas instâncias políticas brasileiras.

A terra, enquanto propriedade privada, necessitava de regulamentação, mormente quando estava em pauta a discussão acerca de se manter no regime escravista ou de se alçar o *status* moderno, passando a explorar uma força de trabalho remunerada. Neste último caso, a regulamentação da propriedade era etapa indispensável, no sentido de assegurar que o detentor da força de trabalho não se apropriasse facilmente do meio de produção terra, na tentativa de perpetuar o poder econômico nas mesmas mãos escravistas.

Pelos mesmos motivos, deveriam ser reguladas as trocas comerciais e o câmbio, bem como era indispensável a criação de instituições financeiras para crédito e circulação de divisas. A instrução pública deveria ser pensada, para fomentar a unidade e o progresso da nação e os melhoramentos materiais através dos meios de transporte e comunicação, a um só tempo, atenderiam ao interesse econômico de escoamento da produção e o objetivo governamental de integração nacional.

Seriam, pois, as regras da Resolução n. 19, após os intensos debates e as reiteradas disputas, a exemplo das falas já analisadas neste capítulo, que resultariam em corpo normativo de aplicabilidade ampla em matéria de estradas de ferro de interesse do Império, a saber, o Decreto n. 641, de 1852.

O Decreto n. 641, de 1852, seria conhecido como a 'Lei de Garantia de Juros' e, inicialmente tratando de estrada de ferro entre a Corte do Rio de Janeiro e quaisquer das Províncias de São Paulo e Minas Gerais, foi sucessivamente referido em concessões posteriores, como regras gerais a serem observadas, a exemplo do Decreto Imperial n. 1.030, de 7 de agosto de 1852, referente à RSF.

Na tentativa de estimular os investimentos privados para construção e operação das estradas de ferro tidas por estratégicas, ou seja, planejadas para cruzar mais de uma Província, o Decreto n. 641, de 1852, contendo as regras gerais de concessão, construção e financiamento das estradas de ferro.

A norma fixou privilégios na aquisição das terras onde passariam os trilhos, estabeleceu a remuneração do capital a juros que o garantiria, além deter previsto tempo exclusivo de exploração a ser assegurados ao investidor privado. Não haveria incidência nas operações de aquisição dos materiais necessários às ferrovias.

Quanto à força de trabalho, a previsão foi regulamentada no sentido de estimular a contratação de trabalhadores livres, com isenção de recrutamento e dispensa do serviço militar para quem trabalhasse nas estradas de ferro. O Decreto n. 641, de 1852, vedou a utilização de trabalhadores cuja condição jurídica fosse de escravo. Essa temática retonornará à análise de modo mais aprofundado nos Capítulos 3 e 4.

### **2.3.1 Lei de Terras e Código Comercial.**

Com a Lei de Terras, de 18 de setembro de 1850, o regime de uso e posse da terra no Brasil deixou de ser de sesmarias, o qual fora substituído pelo regramento da propriedade privada, de modo que a compra se transformaria no principal meio de

aquisição de terra e seriam impostas sanções aos que não respeitassem os limites da propriedade privada:

Art. 1º Ficam proibidas as aquisições de terras devolutas por outro título que não seja o de compra.

(...)

Art. 2º Os que se apossarem de terras devolutas ou de alheias, e nellas derribarem mattos ou lhes puzerem fogo, serão obrigados a despejo, com perda de bemfeitorias, e de mais soffrerão a pena de dous a seis mezes do prisão e multa de 100\$, além da satisfação do damno causado. Esta pena, porém, não terá logar nos actos possessorios entre heréos confinantes.

A norma, além de criminalizar a posse da terra quando havida sem a regular relação comercial de compra e venda, trazia em seu texto referências ao estímulo da colonização estrangeira, que alimentaria um dos ideários nacionais de branqueamento, progresso e nação civilizada.

Ao lado da Lei de Terras, o Código Comercial entraria em vigor poucos meses antes, mas já se encontrava em tramitação há mais de 15 anos. O Império do Brasil precisava definir as suas regras de comércio e regular a circulação de bens, bem como definir a condição jurídica dos trabalhavam nesse setor.

Com a regulamentação das ferrovias, essas impactariam o mercado de terras, já privado, bem como significaria um maior fluxo comercial nas praças por onde os trilhos fossem passar, ou mesmo nas praças em que as companhias seriam estruturadas.

No caso do regime de terras, a previsão do Decreto n. 641, de 1852, claramente desonerava o capital privado, uma vez que às companhias fora dado o direito de desapropriar quaisquer terrenos de domínio particular “*necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes*” (§ 1º do art. 1º do Decreto n. 641, de 1852).

Havendo terras públicas e de interesse do percurso dos trilhos, estas eram asseguradas gratuitamente, para que servissem ao leito da estrada, a estações, a armazéns de demais obras, de modo que seriam “*concedidos os terrenos devolutos, e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito*”.

De se registrar que as indenizações referidas nas normas seriam ônus do poder público. É dizer que, também neste particular, o governo desonerava o capital privado.



Os privilégios observavam longos prazos e em tais períodos o governo imperial brasileiro se obrigava a manter em favor da companhia concessionária a exclusividade na operação da linha, bem como estaria proibido de conceder a outras companhias a construção de caminhos de ferro que ficassem “*dentro da distancia de cinco leguas tanto de hum, como de outro lado e na mesma direcção d'este*” (§ 4º do art. 1º do Decreto n. 641, de 1852), ressalvada a possibilidade de acordo entre o Império do Brasil e a concessionária.

No aspecto ambiental, a interpretação que pode ser dada ao § 2º do art. 1º do Decreto n. 641, de 1852, é de que a exploração da cobertura vegetal e de quaisquer outras fontes de riqueza fora autorizada: estava concedido o uso das madeiras na construção do caminho de ferro, assim como de quaisquer outros materiais existentes no terreno por onde passariam os trilhos.

### **2.3.2 A aquisição de bens sem ônus aduaneiro: trilhos, máquinas e carvão. A aquisição de dinheiro mediante garantia: juros imperiais e provinciais.**

O capital privado seria estimulado a investir na construção de ferrovias no Brasil também pela desoneração na importação de materiais, bem como pelo sistema de concessão pública e garantia de juros.

Em relação aos materiais, a isenção fora concedida, indistintamente, quanto aos

(...) direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção; bem como, durante hum prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a Companhia em suas oficinas, e costeiro da estrada. (§ 3º do art. 1º do Decreto n. 641, de 1852)

Somado ao estímulo de importação sem ônus de materiais de construção, o Decreto n. 641, de 1852 dava suporte ao capital privado que resolvesse empreender em ferrovias no Brasil também quanto a insumos de operação, já que ao até mesmo o carvão a ser consumido nas oficinas fora retirado do espectro de incidência tributária. A finalidade, pois, era seduzir investidores tanto no mercado interno, quanto no mercado externo de capitais.

A RSF seria fruto da constituição de companhia estrangeira, atraída pelo aquecimento do mercado e pelos incentivos específicos da política brasileira, configurando-se na primeira experiência de empresa estrangeira empreendendo uma ferrovia nacional: a RSF & Co.

Nesse caso, o incentivo ultrapassou os juros previstos na política imperial, que eram da ordem de 5%, contando com a complementação de 2% da Província de Pernambuco.

A desoneração inicial prevista para o capital do investidor seria a garantia de “o juro até cinco por cento do capital empregado na construção do caminho de ferro” (§ 6º do art. 1º do Decreto n. 641/1852), mas, como forma de incentivo, Pernambuco se comprometeria com acréscimo de 2%, em flagrante pretensão de seduzir o capital externo.

De se registrar que o sistema de garantia a juros não era uma política inovadora do Brasil, mas algo comum na economia mundial, especialmente na segunda metade do século XIX. Em todo caso, os atrativos 7% não eram vistos em outras localidades. De acordo com Ademar Benévolo (1953), as ferrovias suecas remuneravam o investimento a 5% de juros; o Canadá a 6%, bem como Estados Unidos e Peru; a remuneração dada pela França era da ordem de 4%, o mesmo ocorrendo na Rússia, na Dinamarca e na Holanda.

Apesar de o percentual de remuneração do capital no caso da RSF ter sido significativo naquele momento de mercado, surgiria a necessidade de mais aporte de capital. A justificativa dada era a de que o levantamento da obra teria sido subestimado, levando à fixação de um preço aquém do que seria gasto na obra.<sup>140</sup>

Dessa forma, haveria autorização legal de empréstimo complementar por parte do Império, que também promoveria a criação de fundo a 6% para resgate das ações, ocasião em que alguns acionistas de relevo, como Olinda e Mauá, aproveitariam a nova oportunidade dada pelo poder público na desoneração do investimento privado e fariam a troca das ações a 7% por bônus da dívida pública a 6%<sup>141</sup>:

(...) tratando-se de garantia do Brazil assim calcada aos pés do grande mercado monetário europeu, alguns espíritos reflectidos comprehendêrão que isso nos fechava a porta para levantar capitaes na Europa para o mesmo fim, e mui sensatamente foi votada no Brazil lei que permittio ou facultou a troca dos nosso títulos que levavão em Londres essa garantia de 7% por apolices da dívida publica interna de 6% de renda. Foi um bom pensamento que acançava um grande fim de utilidade publica, suspendendo a depreciação de títulos que representavão o credito em Londres, e em ultima analyse em vez de pagar 7 em ouro ficava o Brazil pagando 6% em seu papel-moeda

<sup>140</sup> BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História Ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953, p. 493.

<sup>141</sup> MELO, Josemir Camilo de. *A primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway*. Recife: Cepe, 2016, p. 55.

inconvertível. (...) A execução dessa lei salvou-me de um prejuízo avultadíssimo!<sup>142</sup>

Na fala do empreendedor Mauá, o reforço do discurso no sentido de que a intervenção estatal deveria sem manter em favor do capital privado, conferindo a credibilidade necessária junto ao mercado monetário: era uma lei sensata e de utilidade pública, mas, como bem conclui Mauá, o que de fato ela fez de útil a ele e, presume-se, a Olinda, foi salvar os acionistas “de um prejuízo avultadíssimo”.

### **2.3.3 Trabalhadores: dispensa do recrutamento, isenção do serviço militar e vedação ao uso de escravos nas obras da ferrovia.**

O Império do Brasil, e a Província de Pernambuco, não obstante a distância abissal entre a prática escravista e o discurso moderno nas falas legislativas, este reverberava através da edição de normas que vedavam a utilização de trabalho escravo em obras públicas ou de interesse público (art. 1º, § 9º, do Decreto n. 641, de 1852):

A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais.

Além de trabalhadores livres, a norma categorizou outro tipo de condição jurídica para trabalhar em ferrovia: os trabalhadores nacionais, isentos do recrutamento ou dispensados do serviço na Guarda Nacional. No caso de mão de obra estrangeira, os termos legais já expressam a expectativa dos legisladores brasileiros em receber estrangeiro e a eles conceder “*todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriais*”.

Essas previsões reforçavam o projeto de modernidade, que incluía a substituição do trabalho forçado pelo trabalho mediante pagamento. Todavia, apesar das regras relativas à mão de obra, houve utilização da força de trabalho de pessoas dos mais diversos estatutos.

---

<sup>142</sup> Excerto da obra aqui já referida dentre as fontes primárias desta pesquisa MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. *Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & Co e ao publico*. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

Anúncio de busca de escravos para alugar e processo envolvendo desertor da marinha no caso da RSF são evidências<sup>143</sup> desse tipo de quebra contratual por parte das concessionárias.

Em relação aos trabalhadores responsáveis pela composição técnica, no período em exame, foram os engenheiros estrangeiros que predominaram nas atividades da RSF, na medida em que o processo de formação de engenheiros naquele momento não existia na dimensão civil, apenas existindo àquele momento estudos de engenharia militar.<sup>144</sup> Ademais, muitos dos que atuavam à época da construção da 1ª seção da RSF, fossem nacionais, fossem estrangeiros, primavam pelos conhecimentos da prática, indissociáveis ao sucesso da técnica em se tratando de planejamento e construção de ferrovias.

---

<sup>143</sup> Sobre tais evidências paradigmáticas, conferir trabalho apresentado por SANTOS, 2016 na 15ª Conferência de Estudantes de Pós-Graduação, no centro de Estudos sobre América Latina e Caribe (LACS) da Stony Brook University (Nova York) e cujo tema central da conferência era *Work in Latin America: new approaches*, aos 22 de abril de 2016, com programação acessível em [http://www.stonybrook.edu/commcms/lacc/15th%20Annual%20LACS%20Graduate%20Student%20Conference\\_Final%20program.pdf](http://www.stonybrook.edu/commcms/lacc/15th%20Annual%20LACS%20Graduate%20Student%20Conference_Final%20program.pdf) Ao final desta dissertação, em anexo, reprodução da coluna do periódico *Brasil Marítimo* (1858), onde se verificou inicialmente a referência ao leilão de um desertor noticiado pelo *Diario de Pernambuco* dias antes. Também em anexo, transcrição de excertos de edições deste último periódico.

<sup>144</sup> TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da Engenharia no Brasil: séculos XVI a XIX*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994.

## Capítulo 3.

**O SUOR NAS PICADAS E NOS TRILHOS: *LABORING LANDSCAPES* E FERROVIAS DO AÇÚCAR.**

A terra encerra thesouros, contém substancias ricas, nutrientes, e de mero regalo para o homem. (...) Para gozar, para apropriar-se porem o homem de toda essa opulencia que em torno de si ostenta a criação, he necessario o trabalho. (...) O trabalho pois he a condição do homem, seja qual for seu estado, barbaro ou civilisado; e sua aptidão para elle constitue um dos mais bellos dotes da Divindade. (...) Para attingir a esse dominio sobre a natureza, sobre a terra, sobre os animaes e sobre os elementos, foi necessario porém uma longa serie de esforços, grande somma de actividade, muito trabalho.<sup>145</sup>

Na página 2, a coluna AGRICULTURA de o *Diário de Pernambuco*, 31 de outubro de 1854, publicou o artigo *Falta de braços, e seu elevado preço: necessidade da colonisação, e indicação dos meios*, onde se lê o trecho acima destacado. O artigo, nos trilhos do progresso e da civilização, enaltecia Adam Smith, a quem atribuiu a assertiva de que “toda a riqueza está no trabalho”. Naquelas linhas, o autor acentuou o discurso do trabalho enquanto fator determinante na acumulação de riquezas, quaisquer que fossem as atividades desempenhadas, na medida em que todas elas convergiriam ao propósito de construir o que denominou “edifício social”:

O trabalho faz progredir as sciencias, as artes e a industria; enriquece os paizes onde se exerce; cobre-os de obras importantes, dota-os de melhoramentos; e produzindo grande somma de interesses, incute nos animos o amor da ordem e da paz, e he uma garantia para a segurança publica e privada; inspira o respeito da propriedade, moralisa os povos e fortifica os imperios. Honra pois o trabalho a quem o exercita, embora alto funcionario investigando os meios de socorrer aos males úblicos ou simples jornaleiro occupado em lançar alicerces de uma modesta propriedade. Cada um cumpre o seu dever concorrendo segundo suas forças para o edificio social: he isso alias o que nos conforta na elaboracao dos curtos trechos que damos a luz.<sup>146</sup>

<sup>145</sup> *Diario de Pernambuco*, 31 de outubro de 1854, p. 2.

<sup>146</sup> *Diario de Pernambuco*, 31 de outubro de 1854, p. 2.

Em tal edificação, as construções de ordenação e disciplina do trabalho levariam a efeito o domínio sobre as práticas e as técnicas laborais, de modo a que se permitisse tanto uma “administração zelosa do tempo”,<sup>147</sup> quanto uma garantia de que o fator tempo estaria sob o controle do administrador:

No princípio, os piores mestres tentavam expropriar os trabalhadores de todo conhecimento sobre o tempo. “Eu trabalhava na fábrica do sr. Braid”, declarou a testemunha: “Ali trabalhávamos enquanto ainda podíamos enxergar o verão, e não saberia dizer a que hora parávamos de trabalhar. Ninguém a não ser o mestre e o filho do mestre tinha relógio, e nunca sabíamos que horas eram. Havia um homem que tinha relógio [...]. foi-lhe tirado e entregue à custódia do mestre, porque ele informara aos homens a hora do dia [...]” (...) A primeira geração de trabalhadores nas fábricas aprendeu com seus mestres a importância do tempo; a segunda geração formou seus comitês em prol de menos tempo de trabalho no movimento pela jornada de dez horas; a terceira geração fez greves pelas horas extras ou pelo pagamento de um percentual adicional (1.5%) pelas horas trabalhadas fora do expediente. Eles tinham aceito as categorias de seus empregadores e aprendido a revidar os golpes dentro desses preceitos. Haviam aprendido muito bem a sua lição de que tempo é dinheiro.<sup>148</sup>

Em “*Tempo, Disciplina de Trabalho e Capitalismo Industrial*”, E. P. Thompson (1998), ao proceder a uma análise histórica da sociedade britânica, a partir de fontes dos séculos XVII e XVIII, destacou perspectivas de mudança de compreensão do fator tempo. O historiador refletiu acerca dos processos produtivos em terras que eram de domínio comum ou de exploração familiar e em tais contextos concluiu que as relações sociais não aparentavam divisão mais específica entre vida social e trabalho, o que não importaria costume específico de distinção do tempo de trabalho e de outros tempos de vivência. Em contraponto, a partir da Revolução Industrial no ocidente e dos processos produtivos desenvolvidos e aperfeiçoados naquele momento histórico, Thompson percebeu o quanto a aferição do tempo de trabalho seria indispensável à integral expropriação do tempo produtivo pelo patrão.

Na construção teórica, ao abordar várias nuances de apropriação e marcação do tempo, inclusive quanto ao desenvolvimento tecnológico dos relógios, o autor refletiu acerca dos parâmetros weberianos de racionalização do tempo que, apesar de produzidos teoricamente por um pensador do dito ‘Velho Mundo’, eram inspirados no norte americano Benjamin Franklin, algo que para Thompson se apresentou bastante

<sup>147</sup> THOMPSON, 1998, p. 297.

<sup>148</sup> THOMPSON, 1998, p. 293-4.

apropriado, na medida em que não seria o ‘Velho’, mas o ‘Novo Mundo’ “o mundo que devia inventar o relógio de ponto, preparar o caminho para o estudo de tempo-e-movimento, e atingir o seu apogeu com Henry Ford”.<sup>149</sup>

Nesse compasso, o problema que se apresentaria com a racionalização dos tempos de trabalho, seria o modo de consumir o tempo ocioso, ou seja, como o trabalhador dispensaria suas energias nos momentos em que esses tempos não fossem de propriedade do patrão. Assim, nos vários ‘tempos’ históricos e sociais que o pesquisador analisou, apresentou-se como fator relevante o domínio do tempo não só produtivo, mas o modo de consumo do tempo ocioso por parte da classe trabalhadora, bem como a utilização da educação como mecanismo a impor desde cedo o devido rigor e a necessária ordenação, a fim de evitar desperdício de tempo com ocupações improdutivas.<sup>150</sup>

### **3.1 Ser e fazer-se trabalhador: a teoria a partir da prática. O ‘tino do mato’ e o engenheiro de ‘formação’.**

Analisando manuais<sup>151</sup> para engenheiros das estradas de ferro editados na segunda metade do século XIX no Brasil, observou-se que o projeto da modernidade esteve amparado nesses documentos históricos e, em alguns casos, no próprio título ou contracapa da obra.<sup>152</sup>

---

<sup>149</sup> THOMPSON, 1998, p. 297.

<sup>150</sup> WEDGWOOD, T., 1797, apud THOMPSON, 1998.

<sup>151</sup> WEINSCHENCK, Benjamin. *Manual do Engenheiro de Estradas de Ferro. Collecção de formulas, apontamentos, regras e dados concernentes a reconhecimentos, exploração, projecto e construção de estradas de ferro e das respectivas obras de arte e superestrutura e noticia sobre instrumentos, seu uso e rectificação com as tabelas mais necessarias á pratica do campo e do escriptorio*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de H. Laemmert & C., 1882; OLIVEIRA, José Gonçalves de. *Traçado das Estradas de Ferro no Brazil*. Rio de Janeiro: H. Lombaerts & Comp., 1892; PASSOS, Francisco Pereira. *Caderneta de campo para uso dos engenheiros incumbidos de trabalhos de estradas de ferro contendo explicações sobre o modo de rectificar e empregar os instrumentos, os melhores methodos de traçar curvas no terreno, fazer nivelamentos, construir as plantas e perfis e calcular os movimentos de terra, contendo igualmente os equivalentes das medidas métricas e inglezas em brazileiras e vice-versa, e formulas de planimetria, stereometria e trigonometria, etc. seguida de todas as tabellas indispensaveis para as explorações, marcação de curvas e construcção de plantasse finalmente uma tabella de jornaes de operarios desde 1\$500 até 7\$000 réis para todos os dias do mez e quartosde dia*. Rio de Janeiro: Typ. de Carlos Gaspar da Silva & Campos, 3ª edição, 1894. Imagens reproduzidas ao final da dissertação, em anexo.

<sup>152</sup> Em PASSOS (1894), a edição analisada (3ª edição) recebeu o nome de “caderneta” e o propósito de se ter em mãos o mínimo indispensável nas mãos do engenheiro em campo restou consignado na expressão “Caderneta de campo”. Além disso, em campo e ali tendo que lidar de modo mais direto com preparação de instrumentos e ordenação de trabalhadores, o engenheiro de ferrovias teria na caderneta as

O engenheiro, sendo um dos zelosos administradores do tempo, tomará, a partir dos estudos científicos, apropriação da “percepção topographica”. No mundo da prática, esse tipo de conhecimento se construía com a acumulação de experiência no devir histórico, ou seja, pela observação dia a dia que, inserida nos costumes, seria repassada ao longo do tempo. Num dos manuais estudados, essa acumulação de experiência foi identificada com o que “os sertanejos” denominavam de “tino do matto”. Nas definições da primeira edição da obra *Traçado das Estradas de Ferro do Brazil*, o engenheiro José Gonçalves de Oliveira anotou:

Quanto a estudos praticos, os mais uteis são os que se fazem em passeios demorados nas montanhas em companhia de matteiros experimentados. A bussola e o aneroide de algibeira são instrumentos necessarios em taes excursões. No terreno deve o engenheiro recordar aquellas noções, observar o character geral das serras, estudar suas ramificações e a distribuição dos cursos d’agua. (...) com estes exercicios o engenheiro adquire a *percepção topographica*, faculdade analogica de importancia capital nos reconhecimentos e particularmente necessaria ao explorador quando tem de orientar-se no matto virgem sobre a configuração de um terreno montanhoso de extensão consideravel. Os sertanejos denominam *tino do matto* aquillo, que no engenheiro pratico é o resultado de um estudo nada enfadonho. Esses homens, que adquirem por experiencia das mais longas e penosas o conhecimento da configuração do solo no ambito estreito de seus trabalhos e divagações, revelam uma admiração supersticiosa pelo engenheiro, que, guiado apenas por observações externas e informações sem importância para elles, lhes descreve com segurança certos accidentes de um terreno coberto e remoto, que nunca havia percorrido.<sup>153</sup>

Na coluna ANNUNCIOS, do Jornal do Commercio (RJ), de 29 de julho de 1852, veiculava-se o seguinte anúncio: “COMPRA-SE o *Engenheiro Pratico*, obra em portuguez, nesta typographia”. A partir de 28 de março de 1852, a *Autora Paulistana. Folha política, industrial e litteraria publica* naquela edição e em edições seguintes, na coluna ODOLOGIA, a obra *Dos engenheiros constructores, ou guia para a construcção e conservação das estradas em Portugal e no Brazil pelo Barão D’Eschwege coronel engenheiro e socio de muitas academias scientificas. Segunda edição com additamento, publicada em conformidade dos desejos manifestados pelo governo de Sua Majestade Fidelíssima – ; dedicada ao conde de Thomar.*

---

“explicações sobre o modo de rectificar e empregar os instrumentos” e “uma tabella de jornaes de operarios desde 1\$500 até 7\$000 réis para todos os dias do mez e quartos de dia”.

<sup>153</sup> OLIVEIRA, 1892, p. 1-3.



O Barão D'Eschwege, que prestou serviços ao Império Português, veio ao Brasil ainda no período colonial (1809) e estudou acerca das minas e dos solos, permanecendo a frente de postos da Coroa em Minas Gerais e voltando à sede do Império luso em 1821, quando D. João VI também voltava a Portugal. Foram, então, publicadas suas primeiras obras sobre o Brasil.<sup>154</sup>

As referências aos estudos de engenharia no Brasil, todavia, remontam o século XVII. Tais estudos, ainda que de modo não sistemático, estavam associados às necessidades de edificação de fortificações, estabelecimento e preservação de fronteiras, de modo que além do aspecto prático e localizado desses conhecimentos, eles eram diretamente ligados aos interesses políticos de manutenção e defesa do Império. O saber da engenharia que se constituía institucionalmente servia, nesse momento, às práticas militares de conquista e preservação de territórios.

As várias reformas que se seguiram desde a criação da Academia Real Militar em 1810, culminariam, em 1842, na instituição de cursos cuja titulação seria “de *Bacharel e Doutor em Ciências Físicas e Matemáticas* e em *Ciências Físicas e Naturais*, primeiros títulos de nível superior na área de engenharia inteiramente desvinculados de caráter militar”,<sup>155</sup> ligando-os mais “à ciência e à engenharia do que ao Exército”.<sup>156</sup>

No caso das ferrovias, assim como nos demais campos da engenharia brasileira que iriam lidar com a modernidade, mesmo preservando as necessidades do ensino prático, tornou-se indispensável o domínio e o acúmulo de conhecimentos acerca da tecnologia de construção e manutenção das estradas de ferro.

Seguiram-se debates, tanto entre parlamentares, alguns deles militares, quanto entre os próprios militares, acerca de mudanças para atender tal finalidade, datando de 1858 a reforma que distinguiu a *Escola Central* da *Escola de Aplicação do Exército*. A primeira deveria ensinar “doutrinas próprias da Engenharia Civil”,<sup>157</sup> contando, dentre as disciplinas dos cursos, com cadeiras de *Mecânica Racional e Aplicada às Máquinas em Geral, Máquinas a Vapor e suas aplicações; Construção de Obras de Pedra, Madeira e Ferro; Abertura, Calçamento, Conservação e Reparação de Estradas e Vias Férreas; Aterros e Dissecação de Pântanos*. Novos regulamentos nos anos 1860 seriam

---

<sup>154</sup> (SOUSA NETO, 2005)

<sup>155</sup> TELLES, 1994, v. 1, p. 102.

<sup>156</sup> TELLES, 1994, v. 1, p. 102.

<sup>157</sup> BRASIL, Decreto n. 2.116, de 1º de março de 1858.

aprovados, quando, dentre outras mudanças, a disciplina *Economia Política* foi acrescentada aos cursos.<sup>158</sup>

Como bem destacado pelo historiador Pedro Carlos da Silva Telles (1994), em *História da Engenharia no Brasil*, naqueles programas de ensino,

pela primeira vez [1858] era empregada a expressão Engenharia Civil para designar um curso, e também se iniciava o ensino das estradas de ferro, sendo que o Brasil já tinha, por essa época, três estradas de ferro em operação. (...) É interessante assinalar que nessa reforma [1860] a criação da cadeira de Economia Política, cujo professor fundador foi o futuro Visconde do Rio Branco, e que foi a primeira cadeira de estudos sociais no ensino da engenharia no Brasil.<sup>159</sup>

O conhecimento das obras de engenharia e de melhoramentos, bem como das próprias características geomorfológicas brasileiras foi sendo construído, dentre outros, pelo somatório de experiências práticas, seja dos militares, a quem incumbia manter as fronteiras, seja através dos relatórios das comissões científicas de exploração e levantamento, contratadas com finalidade de conhecimento e reconhecimento de território, seja dos costumes das populações que se mantinham da terra e sobre ela se deslocavam com o domínio de seu “*tino do matto*”.<sup>160</sup>

Essa composição de saberes, longe de contar com uma construção estanque, refletia a intersecção de cientistas estrangeiros e nacionais, inicialmente formados em cátedras europeias e, posteriormente, acessando as escolas brasileiras e se mantendo no diálogo acadêmico ultramarino.<sup>161</sup> Além disso, permaneceria em voga a apropriação do conhecimento prático que advinha, dentre outros, das expedições militares e científicas e da própria interação com as populações locais.

Mas, se a prática seria um dado relevante na perfeição dos atributos profissionais do engenheiro e importaria melhor aproveitamento de recursos, os trabalhos manuais e

<sup>158</sup> BRASIL, Decreto n. 2.116, de 1º de março de 1858. Sobre a disciplina de *Economia Política* em cursos superiores no Império do Brasil, CORREA, Maria Leticia. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922) in. *Revista Brasileira de História da Ciência*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 157-169, jul./dez. 2010.

<sup>159</sup> TELLES, 1994, v. 1, p. 109-10.

<sup>160</sup> DE OLIVEIRA, 1892, p. 2.

<sup>161</sup> Na sessão de 07 de maio de 1838, o Senado aprovou o projeto de lei de organização do Corpo de Engenheiros do Exército, que estabelecia em seu artigo 7º a previsão de o governo enviar “todos os anos dois oficiais do corpo subalterno, ou capitães, à Europa ou América do Norte, para se instruírem praticamente nos diversos ramos de sua profissão, pelo espaço não mais de quatro anos” (sem grifo no original). Sobre ciência em geral e, mais especificamente, engenharia no Brasil e em Portugal, GESTEIRA, Heloisa Meireles; CAROLINO, Luís Miguel; MARINHO, Pedro (orgs.). *Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil, séculos XVI ao XIX*. São Paulo: Paz e Terra, 2014.

de transformação da natureza eram executados, desde o Brasil Colônia, por artífices, escravos e praças (voluntárias ou recrutadas).

A razão iluminista, que inspirou desde o século XVIII a cientificidade e o enciclopedismo no mundo ocidental, daria aparato à formalização e à estruturação de uma gama de conhecimentos, sem prejuízo de que fossem desenvolvidas e acumuladas outras técnicas científicas além das que se revelavam a partir da mera experiência prática acumulada no tempo. Isso colaboraria para validar os domínios teóricos da chamada matemática aplicada e que seria bem representada pela engenharia.

Destarte, a distinção entre teoria e prática, ou a formalização de um conhecimento que, partindo da teoria, seria o regente da prática, preservava os papéis específicos dos envolvidos, diferenciando quem projeta, coordena e supervisiona os trabalhos de engenharia daquele que executa efetivamente as obras, mediante ordens e sob fiscalização. Dessa maneira, “cada um cumpre o seu dever concorrendo segundo suas forças para o edifício social”.<sup>162</sup>

### **3.2 Distinção e dominação: a academia para perpetuar o ‘defeito mecânico’.**

Voltando as vistas ao passado colonial, bem como atravessando esse olhar às permanências perpetuadas ao longo do momento imperial do Brasil, o historiador Marcelo Mac Cord pesquisou a Irmandade de São José do Ribamar, fundada em Pernambuco em 1735, analisando-a especialmente a partir da primeira metade do século XIX. Desse estudo, restou evidenciada uma amostra significativa das preocupações que os mestres artesãos carpinteiros, marceneiros, pedreiros e tanoeiros ali irmanados mantinham na preservação de distinção e reconhecimento de seus ofícios, o que se estruturava conforme tempo de dedicação ao trabalho e perícia demonstrada por cada um dos profissionais. Com isso, pretendiam se afastar da herança do defeito mecânico<sup>163</sup> atribuído às artes manuais: “os artífices especializados, por mais que não exercessem o ‘vil’ trabalho manual, carregavam o estigma do ‘defeito mecânico’. Além

---

<sup>162</sup> *Diário de Pernambuco*, 31 de outubro de 1854, p. 2.

<sup>163</sup> Sobre ‘defeito mecânico’: SILVA, Maria Beatriz Nizza. *Ser Nobre na Colônia*. São Paulo: UNESP, 2005; MELLO, Evaldo Cabral de. *O nome e o sangue: uma parábola genealógica no Pernambuco colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

disto (...), muitos dos artífices matriculados eram homens de pele escura, fossem escravos ou não”.<sup>164</sup>

O historiador analisou as regras da Irmandade de São José do Ribamar, especialmente as determinações do Compromisso de 1838, destacando que a partir dessa norma não seriam aceitos Irmãos que não fossem livres. Acentuou-se na Irmandade a preocupação com as relações de hierarquia, bem como a tentativa de preservação do aspecto técnico e de expertise sobre a prática meramente mecânica do ofício. Em arremate, aquelas normas valorizavam o ofício enquanto empreendimento, enfatizando o aspecto negocial e em atividade permanente:

Desde o século XVIII, a “arte de projetar estruturas”, entendida como “plano” ou desenho, ficou dissociada das rotinas profissionais dos mestres de ofício ligados às edificações. Tal atividade era qualificação dos arquitetos civis e militares porque eles aprendiam geometria prática, aritmética e desenho. Ao fazerem “obras de seu plano”, os mestres da Irmandade de São José do Ribamar brigavam contra essa separação. O trabalho mecânico com inteligência era o fundamento de seu orgulho e altivez, trunfos contra o “estigma mecânico”. O outro pré-requisito era a tenda aberta. Isso significava que o postulante deveria ser patrão, dono de seu próprio negócio. Portanto, ele tinha experiência profissional, recursos para manter uma oficina funcionando, reconhecimento da Câmara e gente trabalhando sob suas ordens. A valorização do negócio, frente ao ócio, também ratifica que eles entendiam seu trabalho como forma positiva de identificação social.<sup>165</sup>

Ao longo do século XIX no Brasil, o processo de domínio dos saberes, com a legitimação estatal diplomando engenheiros e tornando-os um dos atores sociais responsáveis pelos melhoramentos materiais, validou o discurso do progresso e significou uma vitória da expropriação capitalista, ao perpetuar, por distinção, o defeito mecânico daqueles que, sem a legitimação formal, executavam, na prática, os projetos e obras de arte:

Podemos concluir esta seção afirmando que o Compromisso de 1838 pretendeu posicionar os irmãos ao lado da ideologia do “progresso”. Apesar de todos os seus esforços, eles estavam em uma encruzilhada social. Desde que o Barão da Boa Vista iniciara sua gestão com a política de “reorganização e do futuro”, a categoria “atraso” vinha sendo paulatinamente associada aos privilégios artísticos e seus restritivos processos de aprendizagem. Muitos políticos queriam o ensino profissional fora das oficinas, tendas e canteiros. (...) O ensino das artes mecânicas ao público mais amplo representaria a

---

<sup>164</sup> MARC CORD, 2009, p. 27.

<sup>165</sup> MARC CORD, 2009, p. 34.

“proletarização” dos ofícios mecânicos e o golpe final sobre a prerrogativa dos mestres. O dilema entre os sentidos de “progresso” e “atraso” foi a pedra de toque que os pioneiros da associação dos artífices tiveram que lapidar no final dos anos de 1830.<sup>166</sup>

Não se nega a provável potencialização da produção científica e o possível incremento no desenvolvimento das técnicas da engenharia com o processo de formalização e concentração estatal do ensino. Todavia, a elaboração de estruturas curriculares desses saberes colaborou na distinção formal entre teoria e prática nas atividades profissionais e, por conseguinte, justificou a diferenciação do valor<sup>167</sup> que seria agregado ao trabalho dos engenheiros em cotejo ao valor do trabalho dos demais profissionais. Assim, ao submeter o desempenho regular daquele ofício à chancela estatal, o Estado dava sua colaboração no processo de “proletarização dos ofícios mecânicos”.<sup>168</sup>

Nesse contexto, pois, a estrutura curricular do engenheiro a ser formado no Brasil no século XIX, em sintonia às preocupações modernas de barateamento de mercadorias e aceleração do acúmulo de capital, receberia em 1860 a disciplina *Economia Política*<sup>169</sup> e institucionalizaria a tentativa de distinção entre teoria e prática.

### **3.3 Arte, engenharia e trabalho: distinguir, ordenar e dominar a produção.**

A preocupação acerca da acumulação de riquezas e do melhor aproveitamento do trabalho já estava posta nos debates parlamentares e neles a preocupação com a formação de um corpo de engenheiros brasileiro.

Em sessão de 12 de junho de 1855, o Visconde de Jequitinhonha, Senador eleito pela província da Bahia desde 1851, que já ocupara cargo de Ministro Plenipotenciário junto ao Império Britânico, ao se pronunciar acerca de projeto de lei que previa a incorporação ao patrimônio imperial de companhias de pesca, fez longa

---

<sup>166</sup> MARC CORD, 2009, p. 38.

<sup>167</sup> Acerca da relação entre o valor da força de trabalho e o tempo necessário à produção, assim como observou a variação do valor conforme a habilidade e a aptidão do trabalhador para determinado trabalho, MARX, Karl. *O Capital: crítica econômica e política. Livro I: O processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, p. 246-7.

<sup>168</sup> MARC CORD, 2009, p. 34.

<sup>169</sup> TELLES, 1994, v. 1, p. 109-10, onde se verifica o ano de 1860 como ano de regulamentação e inclusão da disciplina *Economia Política*, bem como as grades com as demais disciplinas.

reflexão sobre a necessidade de “braços” e de acumulação de capital para o desenvolvimento da indústria:

(...) a falta de população concorria muito para que todas as indústrias não tivessem os braços precisos para o seu desenvolvimento, e que essa falta de braços também fazia com que, acanhada a indústria em geral, não houvesse capitais suficientes acumulados para o seu desenvolvimento. Nós observamos isto atualmente, e creio que no Senado já se tem dito alguma coisa a este respeito. Recordo-me de que o ano passado aqui se disse que a multiplicidade dos estabelecimentos bancários não se acreditasse que era efeito de grande soma de capitais acumulados e vadios ou sem emprego; e creio que é hoje opinião geral, que quando se funda um estabelecimento bancário, quando se projeta uma companhia nova, em que se exigem capitais, são os capitais de um. Estabelecimento que, descontados em outros, servem para ir satisfazer as entradas de novo estabelecimento. Longe de isto ser um mal, na minha opinião não o é; pelo contrário é essa mobilidade dos capitais que faz com que os capitais empregados nesses estabelecimentos industriais tenham um valor que decerto não têm os capitais que são empregados em bens de raiz.<sup>170</sup>

Em sua manifestação, o Visconde de Jequintinhonha enfrentou a temática do aperfeiçoamento da indústria, destacando como reforço de seu argumento a possibilidade de utilização da força de trabalho de um hábil engenheiro estrangeiro, sem deixar de enfatizar a ‘insanidade’ que seria caso resolvessem importar a integralidade de um corpo de engenheiros:

Notai bem que nesses países é que essa indústria está bem aperfeiçoada, nesses países é onde se pode colher a instrução necessária para o desenvolvimento dela no nosso. Eu creio, senhores, que vai muita diferença entre importar-se um engenheiro hábil, inglês ou francês, para dirigir uma ou outra obra no nosso país e importar-se um corpo de engenheiros para servir nesta ou naquela província. Enquanto no primeiro caso, não tenho dúvida; venham esses homens; esses mestres ensinar os nossos concidadãos que se quiserem empregar neste gênero de industria; ganha o país com essa instrução. Mas daí se segue porventura que deva eu deixar no projeto uma latitude tal que o viveiro que eu quero de marinheiros brasileiros se tomo viveiro de marinheiros estrangeiros? Certamente não.<sup>171</sup>

As disputas quanto à formação dos engenheiros, bem como a destinação de recursos se deram também dentro do próprio Império, na medida em que esses debates se travavam entre os partidários da formação meramente civil e os adeptos à formação

<sup>170</sup> BRASIL, Senado Federal, 12 de junho de 1855.

<sup>171</sup> BRASIL, Senado Federal, 12 de junho de 1855.

militar. Em quaisquer dos casos, os debatedores estavam atentos à ciência da *Economia Política*.

Dos anais da ordem do dia, na sessão do Senado do Império, de 07 de julho de 1856, o Senador Ferraz, interpelando o Senador e também Ministro da Guerra, Luís Alves de Lima e Silva, futuro Duque de Caxias, quanto à proposta de o poder executivo fixar as forças de terra para o ano financeiro de 1857 a 1858, manifestou-se especificamente quanto a esse aspecto:

O engenheiro, e principalmente o oficial de estado-maior, exigem conhecimentos muito amplos, necessitam conhecimentos de administração, de direito militar, de economia política, etc. O engenheiro militar exige os conhecimentos de fortificação em ambas as suas espécies, ligeira e permanente, requer o conhecimento de todas essas outras ciências físicas e químicas que são indispensáveis para criar bons oficiais de engenharia.<sup>172</sup>

A discussão prosseguiu na sessão do dia seguinte, 08 de julho de 1856, quando o Senador Visconde de Albuquerque se pronunciou sobre a possibilidade de engenheiros formados no país, especificamente no caso de oficiais de escola de aplicação (militar) se tornarem um braço estatal de fiscalização. O pronunciamento do Senador enfatizou aspectos econômicos naquela formação, envolvendo levantamento de custos com mão de obra e matéria-prima, o que seria, na percepção dele, relevante na formação do engenheiro:

Senhores, a escola de aplicação não nos poderia prestar mais alguns serviços independentemente de autorização do poder legislativo ao governo? Nós temos, senhores, contratadas as mais importantes obras de engenharia no Brasil a estrangeiros; são eles que dirigem as obras dos caminhos de ferro, são eles que dirigem a primeira obra hidráulica no império, a do cais da alfândega. Eu não repilo o serviço dos estrangeiros, não censuro o governo por ter contratado esses homens, mas tenho minhas dúvidas se os do país não as poderiam executar. (...) Não vi as obras do caminho de ferro; é de presumir que também sejam perfeitas; mas, pergunto eu, não valeria a pena que o diretor da escola de aplicação desse os seus passeios a essas obras e encarregasse os seus alunos de fazer exames, de fazer orçamentos, de estudar, quer o material, quer o pessoal, de analisar o que há ali de científico? Porque não se faz isso? Não sei se se faz. Será preciso autorização do poder legislativo para esse fim? Não é uma função digna de semelhante escola? Quanto não ganharia o país? Eu, por um cálculo tirado dos relatórios dos ministros, digo que cada braço de cais da alfândega importa em 10 contos de réis. Não seria fácil ter uma informação dessa despesa? Não seria conveniente, não seria bom que os nossos moços indagassem em quanto importa a mão-de-obra, em

<sup>172</sup> BRASIL, Senado Federal, 07 de julho de 1856.

quanto importa a matéria-prima, e que matéria-prima é a melhor? O estudo que fizessem a esses e outros respeitos não os habilitaria de modo a podermos dispensar esse auxílio dos estrangeiros?<sup>173</sup>

O fato de o Brasil ter contratado relevantes obras de engenharia a estrangeiros, inclusive os caminhos de ferro construídos ou em construção, serviu de argumento na manifestação do Senador Visconde de Albuquerque naquele momento.

Os pronunciamentos dos senadores reforçam a consolidação da engenharia enquanto área de conhecimento tutelada em currículos estatais, militares ou civis. Essas fontes evidenciam um momento de construção do campo teórico que, mesmo aplicado à prática e com ela guardando relação de causa, efeito e ressignificação, não se dissociaria das teorias econômicas liberais, no intuito de forjar um corpo científico autorizado a se sobrepor ao corpo de trabalhadores não qualificados. À escola formal seria dada essa missão, pois, como advertiu o próprio Senador Visconde de Albuquerque aos demais naquela sessão: “Senhores, engenheiros não é coisa que se improvise; para ampliar o corpo de engenheiros é necessário que a escola os prepare”.<sup>174</sup>

### **3.4 Alguma engenharia: ciência, economia e política.**

Entre os anos de concessão, de construção da 1ª sessão e de circulação, estiveram ligados à estrada de ferro Recife São Francisco (RSF), seja na perspectiva do planejamento e aprovação dos planos da ferrovia, seja criticando os trabalhos, ou mesmo fiscalizando a execução, engenheiros estrangeiros, nacionais e “naturalizados”, cada um deles inserido em diversas redes científicas, políticas e econômicas.

Para uma abordagem em escala de aproximação, foram escolhidos esses três engenheiros: Michael Andrews Borthwick, Cristiano Benedito Ottoni e Henrique Augusto Milet. Através das fontes, suas trajetórias, de algum modo, cruzaram a RSF no período de construção da 1ª seção e se apresentaram na condição de objetos de análise e reflexão historiográfica acerca dos profissionais da engenharia brasileira que, de algum modo, compuseram um mosaico da *laboring landscapes* (ROGERS, 2009) na ferrovia açucareira a ser aberta em Pernambuco.

---

<sup>173</sup> BRASIL, Senado Federal, 08 de julho de 1856.

<sup>174</sup> BRASIL, Senado Federal, 08 de julho de 1856.



Os concessionários da RSF foram os ingleses Edward e Alfred de Mornay,<sup>175</sup> que mantinham negócios na Província de Pernambuco ligados à lavoura da cana-de-açúcar e às obras públicas:

Os Mornay já estavam em Pernambuco, na década de 1840. Alfred trabalhava, então nas obras públicas da Província, sob a direção do francês Vauthier. (...) Pelo menos, pela pista que nos dá Eisenberg, a moeda inventada pelos Mornay foi instalada no engenho Caraúna, em 1851, em Jaboatão.<sup>176</sup>

Na página 2 do *Diario de Pernambuco* de 23 de junho de 1851, na coluna *Avisos Diversos*, os ali assinados “Alfredo e Eduardo de Mornay” publicaram, sob o título *Melhoramentos nas moendas e tachos usados no fabrico de assucar*, o seguinte:

Os abaixo assignados tendo se occupado por mais de 10 annos quazi exclusivamente em melhorar o maquinismo nos engenhos, e em acertar a forma das maquinas mais apropriadas ao paiz, e avaliando as grandes vantagens aos senhores d’engenho pela introdução de maquinismo d’um novo modello e d’uma qualidade superior; tem mandado construir em uma das mais acreditadas fabricas em Inglaterra uma pequena porção de tachas e moendas que a respeito da qualidade do ferro são igual ou melhores que se exportam d’Inglaterra para as colonias. Observando durante a sua longa pratica os defeitos que existem nas maquinas hoje em geral uso, o grande prejuizo que estes defeitos cauzam, a necessidade que exist de cuidar do perfeisoamento do maquenismo dos engenhos, e convencido das grandes vantagens que ham de resultar do emprego de seu novo maquinismo, e tambem confiado no espirito do progresso que se observa desenvolvendo agora entre um grande numero de proprietarios d’engenho, os abaixo assignados tem se animado a entrar n’esta empreza; e assegurando o emprego de primeira qualidade de ferro e importando sempre as maquinas dos modellos mais appropriados, esperam merecer toda a confiança dos senhores seus amigos e o publico. Logo estejam avizados do primeiro carregamento que esperam no mez próximo vindouo, anunciarão com todos os mais detalhes.<sup>177</sup>

Aos 21 de janeiro de 1852, quando, por decreto imperial, haviam-se tornado detentores de privilegio de exploração de moenda por eles inventadas, os irmãos Mornay anunciaram na mesma coluna *Avisos Diversos* do *Diario de Pernambuco*:

Aos Srs. d’engenho. A. e E. de Mornay tendo obtido um privilegio exclusivo no imperio do Brazil para uma moenda de sua invenção, tm autorizado para vender as mesmas, os Srs. Rothe e Bidoulac em Pernambuco, os Srs. Johnson Bielby & Companhia em Bahia, e o Sr.

<sup>175</sup> Análise específica acerca dos Mornay e de ingleses em Pernambuco: MELO, Josemir Camilo de. Uma Família de Engenheiros Ingleses no Brasil: De Mornay Brothers. Olinda: Livro Rápido, 2008.

<sup>176</sup> MELO, 2016, p. 101.

<sup>177</sup> *Diario de Pernambuco*, 23 de junho de 1851, p. 2.

Roberto Grundy engenheiro do arsenal da marinha em Rio de Janeiro, aonde os Srs. d'engenho receberam todas as informações a respeito. Estas moendas são mais simples do que as ordinarias, tem dous cylindros grandes e dos de pequeno diametro e trabalham sem vitrola, ellas expremem mais o bagasso que apesar de estar tão fortemente expremido se conserva mais inteiro. São fabricadas de ferro de superior qualidade de maneira que são muito forte e duradoura.<sup>178</sup>

Além do privilegio de máquinas de moer cana e de aparelhos para fabricar açúcar (MELO, 2007), os irmãos de Mornay foram os primeiros concessionários de uma companhia inglesa inserida no moderno mercado de ações. Promovidos à opinião pública como se fora um investimento infalível, os caminhos de ferro chegariam à Província de Pernambuco com o propósito de manter os rumos do progresso a um rápido alcance.

Como se viu nos capítulos anteriores, dada a concessão de construção em 1852, os estatutos da companhia foram “aprovados pelo decreto imperial n. 1246 de 13/10/1853. A empresa *The Recife and San-Francisco Railway Company*, em Londres, foi incorporada oficialmente em 29/9/1854, sob um capital de £900,00 em 45,000 ações de £20”.<sup>179</sup>

### 3.4.1 O engenheiro em chefe Michael Andrews Borthwick: a ciência e o capital.

Na equipe de engenharia associada às obras da RSF, desde o planejamento e contratação, encontrava-se o engenheiro Michael Andrews Borthwick. Ele tinha no seu currículo a participação em obras do então destacado engenheiro ferroviário Robert Stephenson.

Borthwick, estando em Pernambuco no ano de 1853, não se restringiu aos estudos da RSF. Além do levantamento dos dados para projetar a RSF, manteve contato com os podres dirigentes provinciais e chegou a tratar de outras obras de interesse público, opinando em projeto de obra de arte do Recife.<sup>180</sup>

<sup>178</sup> *Diario de Pernambuco*, 21 de janeiro de 1852, p. 2.

<sup>179</sup> MELO, 2016, p. 46.

<sup>180</sup> Ato oficial publicado no *Diario de Pernambuco*, de 13 de fevereiro de 1855, onde o Presidente da Província se reporta ao trabalho de Borthwick em relação à construção de uma ponte entre os bairros do Recife e Santo Antônio. No mesmo sentido, notícia veiculada pelo *Correio Mercantil e Instructivo Politico Universal* (RJ), de 25 de setembro de 1853.

A formação do engenheiro Borthwick, a sua origem e a sua trajetória foi noticiada no obituário da *Institution of Civil Engineers*, de 1857.<sup>181</sup> Nasceu aos 30 de outubro de 1810, na costa oriental da Escócia, banhada pelo Mar do Norte, na cidade de Dunbar. Recebeu suas primeiras lições de um professor da localidade e, obtido um rápido avanço nos estudos, seguiu à Academia de Ayr, cidade escocesa localizada na costa oposta, banhada pelos mares internos do Reino Inglês.

Na Academia de Ayr completou seus estudos formais, onde, segundo consta do obituário, teria dedicado bastante atenção à matemática, embora também tenha merecido distinção na gramática inglesa e no conhecimento de história e geografia. Recebeu a primeira colocação da medalha de geografia disputada naquela instituição, que contava com uma classe numerosa concorrendo ao prêmio.

De acordo com sua carta de encaminhamento a Londres, subscrita pelo reitor da Academia de Ayr em 1826 e transcrita no obituário da *Institution of Civil Engineers* (1857), Borthwick era um jovem merecedor de encorajamentos e que poderia ser um inestimável assistente:

Ele formará um ornamento para qualquer profissão em que sejam necessários talentos eminentes, indústria incansável, conquistas muito consideráveis e variadas, integridade inflexível e grande docilidade. Também expresse a minha convicção de que ele provará um inestimável assistente para aqueles sob quem ele pode ser empregado, especialmente em qualquer capacidade científica.<sup>182</sup>

Seguiu para Londres em 1827, quando foi contratado como assistente do engenheiro James Walker, também escocês, então membro da *Institution of Civil Engineers* e futuro presidente da instituição (1834-1845), em sucessão a Thomas Telford.<sup>183</sup> Borthwick permaneceria onze anos trabalhando como assistente de James Walker e atuaria em obras importantes.

---

<sup>181</sup> ICE, 1857, p. 108-113.

<sup>182</sup> Tradução livre: “(...) *He will form an ornament to any profession in which eminent talents, unwearied industry, very considerable and varied attainments, inflexible integrity, and great docility are requisite. I express my conviction also, that he will prove an invaluable assistant to those under whom he may be employed, especially in any scientific capacity*”.

<sup>183</sup> Thomas Telford (1757-1834) foi engenheiro destacado e influente nas obras de engenharia da Inglaterra vitoriana. Em sua homenagem e atendendo a disposições de sua última vontade, foi instituída uma medalha científica, à qual se tribuiu o nome do engenheiro. A *Telford Medal* permanece instituída desde 1837 e, desde então, vem sendo destinada às publicações científicas consideradas relevantes para a engenharia inglesa e estrangeira. Em *Man of Iron: Thomas Telford and the Building of Britain*, Julian Glover (2017, p. 12) apontou as obras desse engenheiro, sua importância e o uso que permanece sendo dado àquelas obras em sua grande maioria: “Em seus setenta e sete anos, trabalhou em 184 grandes

No primeiro decênio de sua chegada a Londres, foi agraciado na edição inaugural da *Medalha Telford*<sup>184</sup> (03 de junho de 1837). Recebeu uma das cinco medalhas de prata daquele ano, por seus estudos sobre o modo de conexão e empilhamento de ferro fundido a ser utilizada na obra do *Brunswick Wharf*.<sup>185</sup> A publicação teve lugar na Inglaterra, em 1836. Após o recebimento da medalha, em 1837, os estudos repercutiriam em outros periódicos, inclusive em jornal nova iorquino de tiragem semanal e especializado em ferrovias e “melhoramentos”,<sup>186</sup> *American Railroad Journal, and advocate of internal improvements*<sup>187</sup> O interesse era científico, mas a ciência permanecia a serviço do capital, na medida em que a obra para a qual realizou seus estudos utilizaria quantidades significativas de ferro, matéria prima produzida em larga escala pelo Império Inglês, além de ser um empreendimento inserido no campo de disputas de mercado das companhias que pretendiam monopolizar complexos de

---

projetos, dentre eles noventa e três grandes pontes e aquedutos, dezessete canais e trinta e sete docas e portos. Ele cortou uma grande via navegável de mar a mar em todo o topo da Escócia e outra na mesma escala para o centro da Suécia. Ele construiu mais 1.200 milhas de estradas e 1.076 pontes para abrir as Terras Altas da Escócia e trabalhou em uma dúzia de outros esquemas rodoviários na Inglaterra e no País de Gales, incluindo a via expressa para a Irlanda através da Ponte Menai, a melhor estrada construída em qualquer lugar antes da vinda do automóvel. Ele era o arquiteto de três igrejas em Shropshire e trinta e dois na Escócia, bem como de casas, prisões e tribunais. Trabalhou em obras de água para quatro cidades, melhorou a navegação de quatro rios importantes e foi engenheiro de quatro grandes esquemas de drenagem. Ele examinou a rota de três ferrovias iniciais. Ele moldou a vida dos engenheiros civis vitorianos que o seguiram e liderou a instituição que ainda guia a profissão. Quase tudo o que ele construiu ainda está em uso” (tradução livre). Ver também: *Thomas Telford: 250 Years of Inspiration*, publicação do *Institution of Civil Engineers*, em Londres, no ano de 2007; ROLT, L. T. C. *Thomas Telford*. Londres: *Longmans Green and Co Ltd*, 1958.

<sup>184</sup> Tradução livre de *Telford's Medal*. Sobre a medalha e o engenheiro Thomas Telford, vide nota anterior.

<sup>185</sup> O Cais *Brunswick* seria a tradução livre de *Brunswick Wharf*. Situado em *Blackwall*, aquele complexo seria um porto de ferro desenvolvido no início dos anos 1830. Em 1840, sua metade oriental comportaria o terminal da *London and Blackwall Railway Company* (o *Brunswick Pier*), passando a funcionar uma ferrovia comercial que conectava Londres a *Blackwall*, servido, de modo integrado, às docas da *East India Dock Company*. A expressão *Brunswick Wharf* no artigo de Borthwick referiu-se à substituição da parede existente na fachada leste do rio Tâmisa por ferro fundido. O uso da matéria-prima inglesa, além de minimizar os custos, foi considerado notável seja pela grande escala utilizada, seja pela aplicação da folha de ferro não só nas fundações, mas em todo o rosto da parede. Ver HOBHOUSE, Hermione (ed.), *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, Londres, 1994, acessível na *British History Online*, <http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4>, acessado em julho de 2017.

<sup>186</sup> A tradução livre de *improvements* que, em princípio, observaria o correlato em português “melhorias”, foi considerada no presente argumento como sinônimo de ‘melhoramentos’, a fim de se reforçar um vocábulo que, no período estudado nesta pesquisa, compõe uma expressão recorrente na documentação analisada e que seria sinônimo, em regra, dos avanços tecnológicos indispensáveis ao progresso: ‘melhoramentos materiais’.

<sup>187</sup> O artigo, *Memoir on the use of cast iron in piling, particularly at Brunswick Wharf, Blackwall*, foi publicado pelo *Institution of Civil Engineers* em 1836 (*Transactions of the Institution of Civil Engineers*, volume 1, p. 195-7). Em 1837, dentre outras revistas e jornais de engenharia, circulou no *American Railroad Journal, and advocate of internal improvements*, jornal semanal sediado no número 30 de *Wall Street*, Nova Iorque (volumes VI e VII, números 23 e 24, edições de 10 e 17 de junho de 1837).

transporte ferro-portuário. A obra era em Blackwall,<sup>188</sup> uma região de porto e onde funcionaria um sistema integrado de escoamento de produção. Foi justamente nesse empreendimento que Borthwick trabalhou, recebendo o prêmio pelo artigo decorrente desse projeto e, com isso, tendo seus estudos publicados para além das terras da Rainha Victória.

Borthwick passou a associado da *Institution of Civil Engineers* em 1833 e, conforme constou do obituário publicado em 1857, “foi transferido à classe de Membros” em 1845. Em 1839 tornou-se engenheiro residente de Robert Stephenson, quando atuaram, dentre outras, na construção da ferrovia egípcia que ligaria Alexandria ao Cairo.<sup>189</sup> Manteve sua rede de relações com diversos engenheiros em atividade à época e, em 1853, teria o coroamento de sua carreira, ocupando pela primeira vez um cargo de Engenheiro em Chefe. Desde então, era o Engenheiro em Chefe do primeiro caminho de ferro a ser projetado, construído e operado em Pernambuco, uma Província ao Norte do Império do Brasil responsável por parcela significativa da produção de açúcar no mercado mundial.<sup>190</sup>

---

<sup>188</sup> Sobre projetos de melhoramentos do porto do Recife, Alessandro Filipe de Meneses Gomes (2016) contextualizou as diversas perspectivas políticas, econômicas e científicas que permeavam o mundo ocidental. No estudo, foram referidas as docas de *Blackwall*, os monopólios comerciais ali representados ou ressignificados e sua inserção político-econômica no mercado mundial: “Apesar de perder a exclusividade do comércio marítimo do Mar das Antilhas, a *West India* tentou controlar o porto de Londres de outras maneiras. Em 1838, ela formou uma enorme companhia unindo-se a *East India Docks Company*. Situada em *Blackwall* e a cerca de 3 ½ milhas do ‘Exchange’, a *East India* admitia tão-somente navios da Companhia das Índias Orientais. Como a sua predecessora, perdeu o privilégio sobre um mercado específico, no caso o indiano, e passou a receber navios de todos os lugares. Adotou a mesma estrutura organizacional da *West India*. Uma doca especializou-se no comércio de exportação e a outra no comércio de importação. A primeira delas continha aproximadamente 900 m<sup>2</sup> e a segunda 1.800 m<sup>2</sup>. Uma bacia portuária ligava as duas docas com o Tâmisia mediante um sistema de comportas. Possuindo profundidade superior a 23 pés (cerca de 7m), as docas da *East India* permitiam a acomodação de navios de qualquer lotação. Nenhuma outra companhia tinha a mesma capacidade. Um cais com mais de 213 metros de comprimento permitia a atracação de vapores transatlânticos qualquer que fosse o estado da maré. Sua doca de exportação estava equipada com equipamentos de mastreação. Ela possuía armazéns próprios e dividia outros com a *West India*. Para compensar a distância da casa de câmbio, a companhia comunicava-se com o norte de Londres por linhas férreas e enviava amostras dos seus produtos aos armazéns superiores. Isso tornava o preço do frete bastante elevado para os produtos armazenados na parte superior do rio. Por outro lado, os navios que entravam na *East and West India* evitavam a navegação perigosa do Tâmisia, tal como estavam sujeitos os que tinham destino a *London Docks* e a *St. Katharine Docks*” (GOMES, 2016, p. 231-232).

<sup>189</sup> Em 1851, Robert Stephenson enviou Borthwick ao Egito, que procedeu ao detalhamento da rota e preparou os planos, assinando em nome de Stephenson o contrato junto ao então governante Abbas Pasha, datado de 12 de julho de 1851. Uma via do contrato integra o acervo do Museu Ferroviário do Cairo, reaberto em março de 2017, conforme notícia veiculada aos 07 de junho de 2017 (<https://www.egypttoday.com/Article/9/6900/Railway-museum-now-open-showing-the-history-of-transports>) e acessado em julho de 2017.

<sup>190</sup> Entre 1855 e 1864, a Província de Pernambuco exportou cerca de 50% de sua produção à Grã-Bretanha. Nesse mesmo período, considerados os percentuais de exportação de açúcar do Brasil, Pernambuco era responsável por quase 50% das exportações do Império do Brasil. Dados extraídos de

Voltaria ao Brasil em 1856, onde já se encontrava o engenheiro residente por ele indicado, Jhon Scott Tucker, que, assim como Borthwick, havia iniciado sua carreira em Londres e na mesma condição deste último, assistindo ao engenheiro James Walker.

Borthwick e Tucker foram contemporâneos de associação na *Institution of Civil Engineers*<sup>191</sup> em 1833, entretanto, enquanto a morte prematura encerraria a carreira do primeiro ainda em 1856, o segundo continuaria sua carreira de engenheiro pelo mundo afora.

De acordo com obituário do *Institution of Civil Engineers*, de 1883, John Scott Tucker, antes de chegar ao Brasil, trabalhou na África do Sul, levantando informações sobre proposta de ferrovia a ser construída na cidade do Cabo. Em seguida, veio ao Brasil, tornando-se engenheiro residente da RSF, da qual Borthwick era o Engenheiro em Chefe. Tucker permaneceu apenas um ano e, quando do falecimento de Borthwick, desligou-se da companhia e retornou a Londres, dando prosseguimento a sua destacada carreira até 1883.

Sobre a morte de Borthwick e a assistência a ele prestada por Tucker, o *Institution of Civil Engineers* (1857), publicou que ele faleceu “na casa de seu amigo, o Sr. J. Scott Tucker, o Engenheiro Residente da Ferrovia, seu servo fiel e próximo, fez tudo que lhe foi possível diante da devoção que possuía, para acalmar seus últimos momentos”.<sup>192</sup>

No obituário de Borthwick (1857) houve referência expressa a relatório substancioso por ele elaborado e entregue em 1853 aos diretores da RSF, o mesmo ao qual Cristiano Benedito Ottoni voltaria a se referir em 1859, na obra *O Futuro das Estradas de Ferro do Brazil* (1859), de C. B. Ottoni.

A presença de um engenheiro com as referências de Borthwick atenderia os anseios de progresso e modernização que permeavam o imaginário da Província de Pernambuco e do Império do Brasil à época. O fato de a estrada ser projetada por alguém que convivera e trabalhara lado a lado com os ditos ‘inventores’ das estradas de

---

EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro e Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977, quadro 7, p. 47.

<sup>191</sup> No *The Athenaeum: Journal of english and Foreign Literature, Science and the Fine Arts*, ed. n. 279 (de 02 de março de 1833, p. 139), foi publicado que, dentre outros, Borthwick e Tucker passaram a associados da *Institution of Civil Engineers* em 22 de janeiro de 1833.

<sup>192</sup> Tradução livre: “in the house of his friend, Mr. J. Scott Tucker, the Resident Engineer of the Railway by whom, as by his faithful and long-attached servant, everything was done, that devotion could prompt, to soothe his last moments”.

ferro vitorianas, reforçaria o ideário local, independentemente de o engenheiro conhecer efetivamente as particularidades topográficas de Pernambuco. Assim como a estrada de ferro do Egito, cujo contrato Borthwick subscrevera em nome de Robert Stephenson,<sup>193</sup> a RSF seria mais um bom negócio inglês, ampliando o mercado consumidor de sua produção de aço, ferro, locomotivas, dentre outros, e acumulando ainda mais capital naquele momento histórico em que as redes da Revolução Industrial seguiam sendo urdidadas, literalmente, a todo vapor.

Enquanto as obras do Egito tiveram seus desdobramentos com Stephenson, que encaminharia para prosseguir em tal intento o engenheiro Edward Price<sup>194</sup> (1851-1854), em Pernambuco Borthwick apresentaria o projeto de construção da primeira seção, datado de 1853 e com circulação tanto em Londres, quanto em Pernambuco. A obra garantida por juros imperiais e provinciais era a amostra de um Estado que El-Kareh classificou de “escravista empreendedor”,<sup>195</sup> ou seja, inserido no sistema de produção mundial e alcançado pela ideologia do progresso.<sup>196</sup>

Borthwick deixaria sua marca vitoriana e capitalista nos desenhos da RSF, na medida em que tanto ele quanto o seu projeto seriam referidos ao longo de toda a construção, seja para agregar valor ao empreendimento quando ainda esteve no papel, seja para servir de justificativa aos atrasos, desvios e gastos não previstos naquele projeto materializado em mapas datados de 1853.

O historiador Josemir Camilo de Melo examinou esses mapas, um deles constando do Arquivo Público de Londres e outro extraído da obra clássica *Introdução*

---

<sup>193</sup> Ver, dentre outros: ROLT, L. T. C. *George and Robert Stephenson: The Railway Revolution*. Londres: Penguin Books, 1978; ROLT, L. T. C. *Victorian Engineering*. Londres: Penguin Books, 1977.

<sup>194</sup> Em 1855, Edward Price assinaria contrato com o governo brasileiro para construção de uma estrada de ferro que viria a ser a Estrada de Ferro D. Pedro II, com a primeira seção inaugurada em março de 1858. De acordo com o contrato, o engenheiro se incumbia da construção do caminho de ferro, sendo-lhe “atribuída plena liberdade para se desviar consideravelmente da linha determinada na planta parcial da província do Rio de Janeiro, que lhe havia sido entregue, caso julgasse tal desvio necessário à economia e estabilidade da obra. Tal desvio não deveria, entretanto, expor o governo a fazer novas despesas com a desapropriação de terras” (EL-KAREH, 1982, p. 40). As condições contratuais seriam revistas e da querela jurídica, Mr. Price receberia indenização, enquanto o engenheiro brasileiro Cristiano Benedito Ottoni levaria adiante as obras, não mais orçadas ou contratadas por empreitada a globo, mas pela gestão centralizada de uma diretoria, cujo presidente era de livre nomeação do governo imperial (EL-KAREH, 1982, p. 45).

<sup>195</sup> EL-KAREH, 1982, p. 40.

<sup>196</sup> El-Kareh (1982) concentrou a sua análise na plantação de café em São Paulo, concluindo que o senhor da plantação ali, independentemente da escravidão enquanto elemento daquele sistema, estava integralmente inserido nesse modelo e a ferrovia “significava muito mais do que o aumento da capacidade de transporte e velocidade: dela dependia sua sobrevivência como senhor de escravos, como classe” (p. 56), de modo que vislumbravam um “progresso escravista” (p. 57).

*História Ferroviária do Brasil*, de Ademar Benévolo,<sup>197</sup> concluindo pela possibilidade de o mercado investidor ter cambiado a autoria daqueles mapas, a depender da praça em que estava sendo divulgado o projeto:

A respeito desse mapa conhecemos duas versões, uma que está no livro de Benévolo e outra na cópia que adquirimos pessoalmente do *Foreign Office* (FO), Arquivo Público de Londres. Os títulos dos dois têm pequenas divergências e mais ainda com respeito à autoria. Vejamos os detalhes. Em Benévolo, está assim no canto esquerdo do mapa: MAP (em caixa alta) Shewing the FIRST SECTION of the RAILROADS BETWEEN RECIFE & THE RIVER SAÕ (sic) FRANCISCO. Surveyed by ALFRED Mornay, Civil Engineer. 1853. Na versão que adquirimos no FO, está: MAP (em caixa alta) Shewing the FIRST SECTION of the RECIFE & RIO SAN (sic) FRANCISCO RAILWAY. PERNAMBUCO. 1853. M. A. BORTHWICK, ENGINEER. Surveyed by Alfred Mornay. A caixa alta também varia em tamanhos (fontes) além do que há serifas separando linhas. Mas o que isso quer dizer, nos dois mapas, é que o encontrado em Benévolo deve ser o original, apresentado em Londres por Alfred de Mornay, e o segundo foi o da imposição de um nome forte da engenharia ferroviária como supervisor de plantas e mapas, atendendo, sem dúvidas, à Companhia recém-organizada. Daí o destaque para Borthwick e a quase ocultação do verdadeiro surveyor Alfred de Mornay. Autorias a crédito do capital.<sup>198</sup>

No presente estudo, utilizou-se uma terceira imagem desse mesmo projeto ou mesmo uma possível ‘versão integral’ do projeto cujo mapa foi publicado por Ademar Benévolo e foi referido por Josemir de Melo na transcrição acima. A terceira imagem integra o fundo do Arquivo da Biblioteca Nacional e reflete o projeto da primeira seção, datado de 1853, apontando Alfredo de Mornay como engenheiro supervisor e M. A. Borthwick na condição de engenheiro, sem que a autoria fique definida de modo explícito ou mesmo sendo de se observar uma maior integração dos nomes, ainda que o tamanho da fonte utilizada para Alfredo de Mornay seja um pouco maior do que a utilizada para Borthwick. Esse documento permite uma digressão para além da autoria, ou mesmo do que se teria por original ou não, na medida em que, como destacou o historiador Josemir de Melo, o mercado pautava a autoria técnica do projeto.

A percepção especulativa dos empreendedores pode tê-los feito ponderar acerca das versões a serem divulgadas em cada uma das praças onde tinham interesse, inclusive na Corte, onde se encontra o terceiro arquivo, que foi aqui reproduzido.<sup>199</sup> Ter

<sup>197</sup> BENÉVOLO, 1953, p. 254-5.

<sup>198</sup> MELO, 2016, p. 100.

<sup>199</sup> Encontra-se disponível no Acervo Digital da Biblioteca Nacional, catalogado com autoria atribuída a Alfred de Mornay, impressão em Londres, dimensões 21,5 x 41cm, sobre em folha de 23 x 44 cm,



assinaturas de profissionais expressivos naquela área de conhecimento e investimento era importante para se conquistar esse mercado, tanto no Brasil, quanto em Londres, uma vez que, em regra, eram projetos feitos por estimativas de custos e sem levantamento específico da integralidade do local não onde seriam feitas as obras.<sup>200</sup>

Assim, a ideologia do progresso cumpriria a contento seu mister, de modo que a credibilidade técnica de Borthwick seria devidamente explorada na Província e na Corte. Do cruzamento das fontes, percebeu-se a preocupação de se veicular na própria Corte, e não só na Província de Pernambuco e na praça de Londres, a credibilidade técnica daquele empreendimento. No Jornal do Commercio (RJ), de 27 de julho de 1853, p. 2, coluna COMUNICADOS, foi noticiado:

ESTRADA DE FERRO DO RECIFE Á ÁGUA PRETA – Chegarão domingo no vapor Imperatriz as plantas e exames preparatorios do caminho de ferro projectado entre a capital de Pernambuco e Agua Preta. E como se achem nesta corte um dos empresarios, o sr. Eduardo de Mornay, e o engenheiro em chefe o Sr. A. Borthwick, está o governo habilitado para, á vista do orçamento da obra, proceder definitivamente ao complemento do contracto.<sup>201</sup>

No mesmo sentido, destacou-se em ato oficial do governo provincial que a responsabilidade técnica do projeto esteve ao encargo de Borthwick, a quem o então Presidente da Província agradeceu opinativo acerca de construção de ponte na cidade do Recife:

Ilmo Sr. Borthwick. – Por via da legação brasileira em Londres me vieram ás mãos os dous planos da ponte, que se projecta construir nesta cidade entre os bairros do Recife e Santo Antonio, e sobre a qual foi V. S. aqui por mim consultado em sua passagem para o Rio de Janeiro. Tanto quanto posso avaliar, me parece mui completo o trabalho, que V. S. teve a nimia bondade de me offerecer, e que com muita satisfação vou levar ao conhecimento do governo imperial, de quem depende a solução da empreza. Agradecendo sobre maneira o obsequio que de V. S. acabo de receber, espero que tenha a condescendencia de me ouvir informar sobre as consultas e proposta que em devido tempo eu tenha de fazer-lhe, como he mui provavel, visto que me da boa noticia de brevemente achar-se em Londres. –

---

imagem digitalizada acessível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart172333/cart172333.html](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart172333/cart172333.html)

<sup>200</sup> Isso não algo novo para engenheiros ingleses das grandes ferrovias, portos e canais do século XIX, que em outras paragens contrataram em condições semelhantes e, posteriormente, enfrentaram dificuldades. O trecho da ferrovia egípcia, cujo contrato foi subscrito por Borthwick, em nome de Stephenson, no ano de 1851 passou pelas mesmas dificuldades. De igual modo, a já referida 1ª seção da Estrada de Ferro D. Pedro II em relação ao que fora orçado e planejado pelo engenheiro Edward Price.

<sup>201</sup> Jornal do Commercio (RJ), de 27 de julho de 1853.

Palácio do governo de Pernambuco 9 de fevereiro de 1855. De V. S., etc. – José Bento da Cunha e Figueiredo.<sup>202</sup>

De igual modo, ainda em 1853, o *Correio Mercantil e Instructivo Politico Universal*, do Rio de Janeiro, em sua coluna INTERIOR, de 25 de setembro de 1853, ed. n. 268, p. 2, tinha veiculado notícias de Pernambuco, de 16 de setembro de 1853 e, dentre elas, destacou os planos da Ponte do Recife e às ideias do engenheiro Borthwick para que se construísse uma ponte pênsil naquele local:

A repartição de obras públicas parece estar unicamente absorpta com a ponte do Recife, porquanto o demais não corre, segundo ouço, com a presteza e andamento precisos. No entanto, quasi todos os dias lemos na folha official pareceres do director daquella repartição acerca de semelhante objecto. Tendo um dia sustentado a preferencia da ponte de ferro, no dia seguinte pronunciou-se abertamente em favor da de pedra, e contra a pensil, de que com tanta vantagem fallou o Sr. Borthwick, a qual, no ver de muita gente, era a que deveria ser preferida. O caso é que o tempo vai se indo em discussão e pareceres, sem que nada se tenha ainda dado principio, ao passo que a dita ponte se arruina seriamente de dia em dia, e ameaça próximo desabamento. É o que falta ver que a ponte de maior transito da cidade tenha a mesma sorte que a dos Affogados!

Notícias relacionadas às ações da RSF também foram veiculadas na Corte, havendo referência expressa ao engenheiro Borthwick. O *Jornal do Commercio* (RJ) de 7 de março de 1856, edição n. 66, p. 2, na coluna RIO DE JANEIRO, noticiou a emissão de ações da estrada de ferro de Pernambuco, lançadas no mercado brasileiro. O texto deu ênfase ao fato de que em breve as obras seriam iniciadas “sob a direcção do bem conhecido engenheiro Borthwick”.<sup>203</sup>

O mercado de ações e de especulação que germinava naquelas malhas ferroviárias a serem construídas no mundo ocidental fazia uso do capital social dos engenheiros, dando-lhes respaldo científico com visibilidade internacional e agregando valor aos empreendimentos que seriam assinados por eles nos mais diversos lugares do globo.<sup>204</sup> A ciência, mantida em favor do capital industrial, dava substrato ideológico ao incremento produtivo, era a mestra das revoluções tecnológicas e seria um dos lastros

<sup>202</sup> Expediente do dia 09 de fevereiro de 1855, publicado na *Parte Official do Diario de Pernambuco*, de 13 de fevereiro de 1855.

<sup>203</sup> *Jornal do Commercio* (RJ), de 7 de março de 1856.

<sup>204</sup> A Medalha *Telford*, premiando o estudo de Borthwick configurou evidência desse uso capitalista do discurso científico. O artigo premiado, independentemente dos acertos e inovações científicas, ganhou notoriedade no mundo ocidental e a plicação do estudo importaria vender ainda mais ferro e tecnologia inglesa. Ver as notas anteriores (4, 5 e 7).

do capital especulativo. A ordem científica era uma das centelhas que alimentava a chama de longa duração<sup>205</sup> do capitalismo mundial, o qual já passara por outras circularidades não produtivas antes da *railway mania*, mas seguia vivo.<sup>206</sup>

No Brasil, o valor agregado por Borthwick se perpetuaria mesmo sem a sua existência material. A atuação do engenheiro vitoriano permaneceu na mera expectativa. Os planos e orçamentos da RSF não conheceriam o seu cientista subscritor, em virtude de sua morte precoce. A notícia do falecimento de Borthwick circularia na Corte, onde o engenheiro era referido na condição de pessoa conhecida naquelas paragens.

Foi publicado no *Jornal do Commercio* (RJ), de 15 de junho de 1856, em primeira página, na coluna INTERIOR, “carta particular” com notícias de Pernambuco, de 5 de junho de 1856. A morte do engenheiro Borthwick, “bem conhecido ahi na côrte”, foi a primeira dessas notícias:

Recife, 5 de junho de 1856.

Sinto ter de começar noticiando-lhe a morte do engenheiro inglez Borthwick, bem conhecido ahi na côrte, e que aqui chegou da Inglaterra no *Tay* para dirigir por parte da companhia os trabalhos da nossa estrada de ferro.

<<O distincto engenheiro, diz o *Diario de Pernambuco* de hontem, quando partio para o lugar do seu destino já se achava gravemente enfermo; de sorte que, ao chegar em Lisboa, uma junta de medicos, que o examinára, poucas esperanças concebêra ácerca do restabelecimento da saude do enfermo. Entretanto, os medicos assentárão que a viagem e a mudança de clima talvez modificassem a gravidade da molestia, e neste intuito aconselharão ao engenheiro que continuasse sua jornada.>>

<<Então resolveu-se elle a continuar a viagem, e, posto aqui chegasse extremamente doente, comtudo nos primeiros dias obteve alguma melhora; mas o mal aggravou-se consideravelmente, declarou-se uma febre typhoide, e a final, depois de inauditos soffrimentos, succumbio hontem 3 do corrente.>>

Essa morte é tanto mais para sentir quanto é certo que ella ha de alimentar os preconceitos e desconfianças que correm na Europa ácerca da existencia de molestias endemicas do Brazil, que atacão fatalmente aos estrangeiros. Isso será peor mesmo do que qualquer

<sup>205</sup> Das conferências proferidas pelo Fernand Braudel, em 1977, na Universidade de Jhons Hopkins (EUA), resultou a obra *Afterthoughts on Material Civilizations and Capitalism*, traduzida no Brasil pela editora Rocco, em 1987, com o título *A Dinâmica do Capitalismo*. Nas conferências, Braudel alertou que a única certeza nos estudos acerca dos problemas afetos à Revolução Industrial seria a de considerá-la um fenômeno abrangente, de longa duração e cujas consequências implicavam origens profundas e distantes (1977, p. 107-8).

<sup>206</sup> Acerca das crises financeiras, também referidas como bolhas especulativas e que foram desde as tulipas, passando por empreendimentos da engenharia (canais e ferrovias), ver: KINDLEBERGER, Charles P. ALIBER, Robert Z. *Manias, Panics and Crashes. A History of Financial Crises*. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2005.

embaraço que possam soffrer os trabalhos em sua execução, que ao demais devem continuar sem alteração sob a direção de Mr. Tucker, que, já está cá desde principio, e que segundo affirmão todos, especialmente o próprio Sr. Sergio Macedo, que o conhecêra em Londres, é engenheiro de subido merito.

Por fallar em engenheiro devo dizer-lhe que, como actualmente o que é mais urgente para os trabalhos da companhia é a desapropriação dos terrenos, nos termos do regulamento que baixou com o decreto n. 1664 de 27 de Outubro do anno passado, S. Ex. Acaba de nomear interinamente, em virtude do art. 4º do mesmo regulamento ao director das obras publicas provinciaes <<para exercer todas as funcções, proceder a todos os exames e dar attestados e informações que competem ao engenheiro do governo nos trabalhos relativos á estrada de ferro desta provincia, na forma dos estatutos, contractos e regulamentos existentes.>> Parece-me que todo o trabalho desse engenheiro por ora limita-se a verificar as plantas dos terrenos que devem ser desapropriados, e a dar o respectivo certificado, afim de que possa o processo da desapropriação seguir os termos regulares.<sup>207</sup>

O sepultamento foi veiculado pelo *Diario de Pernambuco* de 04 de junho de 1856. Atestou-se a perda científica que representava o falecimento do Engenheiro em Chefe Borthwick, “amigo intimo de Robert Stephenson”,<sup>208</sup> que era uma referênciade vanguarda científica em matéria de engenharia das estradas de ferro no ocidente.<sup>209</sup> Sobre a atuação do engenheiro Borthwick em Pernambuco, a publicação ainda destacou a participação do engenheiro “com as suas luzes para o plano e orçamento da ponte do Recife”. Houve referênciade continuidade dos trabalhos da estrada de ferro, imaginando-se que isso seria possível através do engenheiro residente Tucker, que já se encontrava em Pernambuco e até então atuava sob as orientações do engenheiro em chefe Borthwick:

Hontem uma das sepulturas do cemiterio inglez, estabelecido em Santo Amaro, fechou-se sobre uma victima illustre, que pereceu longe da patria e dos amigos.

A companhia que se encarregou da construcção da estrada de ferro do Recife a S. Francisco, enviara no paquete inglez que ultimamente chegou aqui, vindo de Southampton, Mr. A. B. Borthwick para dirigir os respectivos trabalhos.

O distincto engenheiro, quando partio para o lugar do seu destino, ja se achava gravemente enfermo; de sorte que, ao chegar em Lisboa, uma junta de medicos, que o examinára, poucas esperanças concebêra ácerca do restabelecimento da saude do enfermo. Entretanto, os medicos assentárão que a viagem e a mudança de clima talvez

<sup>207</sup> *Jornal do Commercio* (RJ), 15 de junho de 1856.

<sup>208</sup> *Diario de Pernambuco*, 04 de junho de 1856.

<sup>209</sup> Ver indicações da nota 12.

modificassem a gravidade da molestia, e neste intuito aconselharão ao engenheiro que continuasse sua jornada.

Então resolveu-se elle a continuar a viagem, e, posto aqui chegasse extremamente doente, comtudo nos primeiros dias obteve alguma melhora; mas o mal aggravou-se consideravelmente, declarou-se uma febre typhoide, e a final, depois de inauditos soffrimentos, succumbio hontem 3 do corrente.

Mr. A. B. Borthwick, era uma das mais brilhantes reputações da arte na Grão-Bretanha, e amigo intimo de Robert Stepheson, uma das glorias scientificas europeas, e depositario dos segredos da mechanica applicada á invenção dos caminhos de ferro, e com quem Mr. Borthwick viajou no inverno passado.

Ha dous annos quando veio traçar a direcção do caminho de ferro, tamém concorreu, a pedido do presidente da provincia, com as suas luzes para o plano e orçamento da ponte do Recife, trabalhos que mereceram a approvação do governo geral, e que foram publicados nesta gazeta.

A sua morte he em geral uma perda sensível para a sciencia que ficou privada de uma intelligencia de flor, e para Pernambuco em particular, a quem elle vinha consagrar a pratica das grandes obras publicas que tinha colhido em varias paragens da Europa e no Egypto, cujo caminho de ferro o tivera na qualidade de engenheiro em chefe.

Posto que tenhamos de lamentar esta grande perda, comtudo podemos asseverar que os trabalhos da estrada de ferro não ficarão interrompidos, pois que, além do serviço que lá de Londres Mr. Borthwick havia traçado, o que dispensava a sua presença aqui por algum tempo, a companhia conta com os recursos intellectuaes e praticos de Mr. Tucker, outro engenheiro de sabido merito, que já aqui se achava dirigindo a obra.

Aos 3 de novembro de 1856, no RETROSPECTO SEMANAL do *Diario de Pernambuco*, através de reprodução de extrato do segundo relatório da comissão diretora da companhia da RSF reunida em Londres, foi reportado novamente o falecimento do Engenheiro em Chefe Borthwick. Dessa vez, a menção servia para antever as dificuldades na continuidade do empreendimento no prazo previsto. Naquele relatório foi referido o fato de o engenheiro residente Tucker não se ter mantido engajado às obras, preferindo, conforme consta da publicação, retirar-se logo que houve o falecimento e antes mesmo da chegada de sucessor.

Tal atitude impôs à companhia responsável pelas obras da RSF nomear outro engenheiro em substituição e sem a experiência anterior específica no planejamento e construção da RSF. Nesse sentido é que, no mesmo extrato de relatório publicado pelo

*Diario de Pernambuco*, foi veiculado que o engenheiro William Michael Peniston<sup>210</sup> havia sido escolhido pelos diretores da companhia para assumir o posto de engenheiro em chefe, sendo um “homem dotado de grande experiencia pratica (...) e em cuja habilidade e qualificações geraes elles teem muita confiança”.<sup>211</sup>

As questões relativas à morte do engenheiro Borthwick se mantiveram presentes nos relatórios e assembleias do ano seguinte, sendo um dos fatos sempre noticiados como justificativa dos atrasos da inauguração da primeira seção da estrada de ferro, seja em decorrência da perda do destacado engenheiro, seja em virtude de o falecimento estar relacionado a um gênero patológico associado ao país, conforme se lê da ata da reunião da companhia aos 15 de outubro de 1857, com trechos do relatório geral da companhia publicados pelo *Jornal do Commercio* (RJ), de 8 de dezembro de 1857, na primeira página da coluna EXTERIOR. Na publicação, constou que o então presidente Roberto Benson opinara pela aprovação do relatório do novo Engenheiro em Chefe, Sr. Peniston, voltando a se reportar ao falecimento do primeiro engenheiro e às doenças<sup>212</sup> “causadas pelo clima do Brazil”:

Introduzindo caminhos de ferro em um paiz como o Brazil, a companhia tinha pisado em um terreno novo e desconhecido, mas havia tirado grande proveito da experiencia, e tinha vencido dificuldades imprevistas a respeito dos seus engenheiros, o primeiro dos quaes, o Sr. Borthwick, fallecêra, e o seu sucessor tinha adoecido e compellira a direcção a noear um terceiro engenheiro. (...) Também é verdade porém que ás molestias causadas pelo clima do Brazil se deve attribuir parte da demora da obra.<sup>213</sup>

Após a morte do engenheiro Borthwick, atos administrativos do Governo da Província tomaram por base seus estudos quando da apreciação de demandas da

---

<sup>210</sup> No apêndice de relatório da companhia, datado de 23 de dezembro de 1862, constam Michael William Borthwick e William Michael Peniston como únicos *Engineers-in-Chief* da RSF, destacando que ambos foram engajados com forte recomendação de Robert Stephenson. (APEJE, EF 6, p. 57)

<sup>211</sup> *Diario de Pernambuco*, 3 de novembro de 1856.

<sup>212</sup> Às fls. 9 do relatório da companhia, datado de 23 de dezembro de 1862, foram apontados como custos extraordinários, em libras, 168.750, equivalente em réis, segundo o mesmo relatório, a 1.500.000\$000. Das 168.750 libras, 20.000 foram genericamente atribuídas às doenças e mortes e 4.000 ao custeio de transporte de 200 trabalhadores alemães em virtude de suposta “deficiência do mercado de trabalho em Pernambuco” – tradução livre de “deficiency of the labour market at Pernambuco”. (APEJE, EF 6, p. 9) Em relação aos trabalhadores estrangeiros referidos nesse relatório de 1862, a documentação analisada quanto ao período das obras havidas até 1858 não revelou a chegada e absorção desse efetivo de estrangeiros nas obras da 1ª seção da RSF. No que diz respeito às doenças, estas foram evidenciadas em diversas fontes e, em regra, admitidas como um dos fatores de fato extraordinário às previsões orçamentárias do empreendimento.

<sup>213</sup> *Jornal do Commercio* (RJ), 8 de dezembro de 1857.

companhia para que se decidisse sobre a responsabilidade de cercar a linha da estrada de ferro.

Na publicação dos expedientes do dia 3 de dezembro de 1857, no *Diario de Pernambuco* de 12 de dezembro de 1857, o Presidente da Província fez publicar o ofício por ele endereçado ao então superintendente da estrada de ferro, Sr. J. T. Wood. Ao tratar dos custos com a construção de cercas no entorno da estrada, referiu-se ao engenheiro Borthwick, falecido desde junho de 1856, como o responsável pelo planejamento e orçamento da estrada de ferro, inclusive no que diz respeito à planta: “A estrada de ferro de Recife á confluencia dos rios Una e Pirangi he executada segundo os trabalhos do engenheiro Borthwick, cuja planta e orçamento foram aprovados pelo decreto de 13 de outubro de 1853”.<sup>214</sup>

As fontes evidenciaram, pois, que a responsabilidade técnica do projeto e, por conseguinte, do mapa que embasou a aprovação e contratação de construção da RSF, fora atribuída ao encargo do engenheiro Borthwick, independentemente das disputas econômica e política que permeariam esse traçado, especialmente quando chegasse o momento de sua execução.

O engenheiro era detentor de formação teórica inicial de destaque, fora aclamado cientificamente na comunidade internacional da recente engenharia civil, suas produções acadêmicas e concretas estavam a serviço do capital, era detentor de anos de prática junto a engenheiros vitorianos incontestáveis à época, praticando em distintas obras e em diversos lugares. Borthwick passara por todos os moldes apropriados à posição de Engenheiro em Chefe de uma ferrovia de interesse imperial.

A trajetória que urdira o engenheiro Borthwick cabia bem nos requisitos do posto que lhe fora designado naquela companhia privada a fim de construir a RSF, independentemente do tempo que ele permanecesse ali engajado. Tinha sido assim no Egito, quando foi em 1851 em nome de Robert Stephenson. Na RSF, mesmo efêmera, sua passagem deixou registros na produção intelectual da engenharia brasileira ainda em construção,<sup>215</sup> agregou valor científico ao empreendimento e sua morte foi útil às vicissitudes da companhia, que frequentemente apontava as doenças dos trópicos como fator da natureza inerente ao atraso das obras e alheio aos orçamentos. Esse tipo de

---

<sup>214</sup> Ato oficial referente a expedientes do governo provincial do dia 3 de dezembro de 1857, publicado no *Diario de Pernambuco* de 12 de dezembro de 1857.

<sup>215</sup> Foi expressamente referido por Cristiano Benedito Ottoni, que transcreveria estudos de Borthwick em uma de suas obras sobre ferrovias: *O Futuro das Estradas de Ferro do Brazil* (1859).

argumento, aliás, ampliava as possibilidades de crédito e valorizava o capital (privado) contra a renda (pública).<sup>216</sup>

### 3.4.2 O engenheiro ‘nascido’ brasileiro Cristiano Benedito Ottoni: a ciência e a política.

Em *O Futuro das Estradas de Ferro do Brazil* (1859), Cristiano Benedito Ottoni transcreveu parte do relatório que Borthwick apresentou em 1853 à companhia inglesa. Nas transcrições, Ottoni priorizou os trechos relativos ao Rio São Francisco, comparado por Borthwick ao rio Volga:

O Engenheiro inglez Borthwick, que de Inglaterra veio de proposito traçar e orçar aquella estrada diz o seguinte em seu relatorio aos Capitalistas de Londres: <<O Rio de S. Francisco é um dos grandes Rios do Mundo: os geographos o classificão igual ao Volga no systema europeu. Póde ser navegado por vapores de grande lotação na distancia de 600 a 700 milhas bem que actualmenle não sejam cortadas as suas agoas senão por pequenos barcos e canoas. É isso devido a falta de communicação navegavel com o mar, communicação que é interrompida 200 milhas acima da sua foz por uma serie de saltos, dos quaes o maior é a Cachoeira de Paulo Affonso. Diz-se que o grande fundo do Rio não chega até este ponto: mas a questão da navegação nesta extremidade está hoje sujeita ao exame de um Engenheiro nomeado pelo Governo (é o Sr. F. Halfeld, que já tenho citado) e o termo de qualquer caminho de ferro que se construir ha de ser necessariamente no ponto onde o trafego possa encontrar uma navegação livre de embaraços. Será preciso talvez chegar ao Joaseiro e mesmo ao Sobradinho para dar essas difficuldades por vencidas, mas desde este ultimo ponto não offerece o Rio a menor interrupção até a barra do Rio das Velhas (242 legoas) d’ahi para cima tornão a apparecer as Cachoeiras, e pois é natural que seja da barra do Rio das Velhas que venha a partir o caminho de ferro para o Rio de Janeiro: a distancia em linha reta é de 430 milhas. A questão não póde ser senão de tempo, por quanto a grande communicação interna entre a Capital e as Provincias mais florescentes é de importancia obvia. O Rio de S. Francisco, de tão grande extensão, banhando um territorio tão vasto e tão rico offerece facilidades que não poderão ser desattendidas>>. E depois de examinar a competencia, que então se dava, entre as Provincias da Bahia e Pernambuco, qual primeiro tocaria a margem do grande Rio, continúa o Sr. Borthwick: << Nenhum motivo de

<sup>216</sup> A expressão de “lançar-se contra o capital e não contra a renda” foi utilizada em um dos relatórios do engenheiro fiscal Viriato de Medeiros, que sustentava opinativo anterior contra a liberação de valores, verificando que a companhia violara regras específicas contratadas com o governo imperial, como por exemplo, utilizando dormentes de ferro e não de madeira, ou procedendo a reparos que tinham lugar pela má qualidade da obra e não pelas intempéries da estação chuvosa. Em um dos trechos o engenheiro do governo disse, então, que essas despesas deveriam ser lançadas “contra o capital e não contra a renda” (APEJE, EF 2, Ofício de 29 de maio de 1858, enviado pelo Engenheiro Fiscal João Ernesto Viriato de Medeiros ao Presidente da Província de Pernambuco Benvenuto Augusto de Magalhães Taques).



rivalidade pôde haver entre as duas Províncias. Conviria mesmo que trabalhassem de comum accordo, para que outras Províncias não allegassem prematuramente seus direitos, embaraçando assim projectos já adiantados de interesse geral. E que isto pôde dar-se provou-o a Deputação das Alagoas pedindo a construcção de um caminho de ferro de Maceió a Guaranhuns que certamente ninguém considerará como parte integrante de uma grande via de comunicação do Rio de Janeiro ao Norte do Imperio. Este caminho das Alagoas não serviria senão para o desenvolvimento de alguns recursos locais. Ora é natural que todos desejem boas vias de comunicação, mas não é possível satisfazer a todos ao mesmo tempo. Aquelles que mais contribuem para as rendas geraes e para a prosperidade publica, devem ter a preferencia e creio que este direito ninguém o contestará as Províncias do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.>> (...) Falou-se tambem algum tempo em um canal contornando a Cachoeira de Paulo Alfonso sobre o que diz o Engenheiro Borthwick: << Parece-me que basta attender as circumstancias phisicas do districto para reconhecer que tal projeto não passa de uma chimera. O Rio tem no Joazeiro, mil pés sobre o nivel do mar, á 550 milhas de distancia. Destas ha 70 milhas de saltos e cachoeiras das quaes uma se diz ter 50 pés de altura. Não seria possível igual a estes saltos, e conseguir um canal uniforme, admittindo com hypothese que isso fosse praticavel, sem a subversão total do Rio>>. (...)

Cristiano Ottoni destacou, de igual modo, os trechos que cuidavam não apenas dos aspectos científicos, mas especialmente questões econômicas que justificavam a classificação da RSF como linha de interesse geral ao Império. Todavia, os dados econômicos estavam em equilíbrio ou até em pequena desvantagem face ao aspecto territorial, de defesa e de unidade que importavam aos argumentos de Ottoni. Este assemelhara os trilhos de ferro a braços que acessariam o Rio São Francisco e dariam o “amplexo civilizador entre o Norte e o Sul do Brasil”:<sup>217</sup>

(...) trilhos de ferros: resistencias topographicas, insuperaveis para vias fluidas, offerecem as vezes aos trilhos difficuldades bem moderadas, ou quasi nullas; pelo que ninguem hoje pensa em construir canaes dispendiosos, e mesmo onde já existem é frequente lançar-lhes ao lado parallelamente os trilhos de ferro. Assim a navegação de S. Francisco ligada aos trilhos da Agoa Preta, e com os braços que pôde lançar da margem pernambucana para o interior constituirão algum dia o amplexo civilizador entre o Norte e o Sul do Brasil.

<sup>217</sup> Sobre o “amplexo civilizador”, o ideário do progresso, a missão educacional e a formação de engenheiros ferroviários nacionais no Brasil e na China, com destaque, respectivamente, aos engenheiros Cristiano Benedito Ottoni e Zhan Tianyou: DABAT, Christine R. SANTOS, Renata C. N. ‘A civilização acompanha as locomotivas’: a implementação da rede ferroviária no Brasil e na China (1852-1912). *Revista Leste Vermelho*, São Paulo, v. 3, n. 1, Janeiro/2017, p. 453 – 509, acessível em <http://www.lestevermelho.org/revista/index.php/lestevermelho/issue/view/4>.

Em *Pensar um Império*, Ilmar Rohloff de Mattos (2014) refletiu acerca do processo de individuação da Nação<sup>218</sup> brasileira, “um processo que pressupõe um conjunto de identificações, o eu sendo formado pelos outros, com cujas imagens ele se identifica” (p.37), e enfatizou o dado de que no Brasil do século XIX enquanto mirava as Nações civilizadas, “o Estado imperial insistia em voltar as costas para as jovens repúblicas da América hispânica” (p.37) a partir de dados semelhança que colocavam o projeto imperial no caminho rumo ao progresso e à civilização:

(...) era nas “Nações civilizadas” que eles se espelhavam, por meio de um jogo que sublinhava semelhanças, punha em destaque diferenças entre o Império do Brasil e aquelas “Nações”, e procedia a inversões, pondo em destaque o Atlântico, que tanto explicava uma das razões da separação de Portugal, quanto permitia unir as partes do Império do Brasil, além de por em contato esse mesmo Império com as demais partes do mundo de modo privilegiado. Assim, é possível ler no “Prólogo do tradutor” ao Dicionário de Milliet de Saint-Adolphe, de 1845, que (...) “Colocado no centro do mundo civilizado, cercado pela Europa, América do Norte, México e mais Estados das Índias Ocidentais, os portos do mar do Pacífico, a Oceania, a Austrália, as Índias Orientais e a China, este vasto continente, (...) com perto de 900 léguas de costa, parece que havia sido predestinado pela Providência para ser o centro das transações comerciais de todo o mundo civilizado”.<sup>219</sup>

O engenheiro brasileiro Ottoni percebia na integração através do Rio São Francisco o abraço entre o Norte e o Sul do Império, num momento em que a representação de Nação brasileira abraçava o mundo civilizado pela comunicação marítima estratégica.

No primeiro momento de concessão e construção de estradas de ferro no Brasil, enquanto engenheiros estrangeiros passaram a atuar nos empreendimentos, a engenharia brasileira dava os primeiros passos de dissociação entre o âmbito militar e o civil, bem

---

<sup>218</sup> O que, na percepção desta pesquisa, guarda aproximação com a definição de nação de Benedict Anderson (2008 [1983]) e que foi tomada no presente estudo como parâmetro conceitual. Benedict Anderson, em *Comunidades Imaginadas*, cuja primeira edição se deu em 1983, propôs a definição de nação enquanto “uma comunidade política imaginada – e imaginada como sendo intrinsecamente limitada e, ao mesmo tempo, soberana. Ela é imaginada porque mesmo os membros da mais minúscula das nações jamais conhecerão, encontrarão ou nem sequer ouvirão falar da maioria de seus companheiros, embora todos tenham em mente a imagem viva da comunhão entre eles. (...) Imagina-se a nação limitada porque mesmo a maior delas, que agregue, digamos, um bilhão de habitantes, possui fronteiras finitas, ainda que elásticas, para além das quais existem outras nações. (...) Imagina-se a nação soberana porque o conceito nasceu na época em que o Iluminismo e a Revolução estavam destruindo a legitimidade do reino dinástico hierárquico de ordem divina. (...) E, por último, ela é imaginada como uma comunidade porque, independentemente da desigualdade e da exploração efetivas que possam existir dentro dela, a nação sempre é concebida como uma profunda camaradagem horizontal” (p. 32-4).

<sup>219</sup> MATTOS, 2014, p. 37 in. GESTEIRA *et al.* (orgs.), 2014.

como definia politicamente as estruturas curriculares. À época foi relevante o quantitativo de engenheiros estrangeiros no Brasil e aqui se seguiria a tendência do mundo ocidental, consolidada posteriormente, de distinguir-se a formação do engenheiro militar daquele que atuava em “obras civis”, o engenheiro civil:

Quando iniciou-se a construção das estradas de ferro no Brasil, não havia, pode-se dizer, nenhum engenheiro brasileiro com experiência dessas estradas, nem esse assunto era ainda ensinado na Escola de Engenharia (Escola Militar, na época). O ensino de estradas de ferro só foi iniciado em 1858, quando a Escola de Engenharia passou a se denominar Escola Central; nessa ocasião já existiam no Brasil três estradas de ferro em operação.<sup>220</sup>

Em *História da Engenharia no Brasil*, o historiador Pedro Carlos da Silva Telles destaca as nacionalidades dos engenheiros que atuaram nessas estradas de ferro, preponderando, em ordem decrescente de quantidade de profissionais, ingleses, norte-americanos e franceses, em que pese a primeira obra publicada acerca de construções de caminhos de ferro no Brasil ser atribuída ao engenheiro francês Pierre Lois Taulois, autor de *Memória sobre as construções de caminhos de ferro que convem ao estado actual do Brazil*, de 1838.<sup>221</sup>

Todavia, seria um brasileiro, com formação no Brasil e em escola militar, que publicaria textos de referência da engenharia ferroviária brasileira, com ênfase em publicações de ordem econômica e política, atuaria na direção da Estrada de Ferro D. Pedro II e seria lembrado nos séculos seguintes enquanto “Pai das Estradas de Ferro do Brasil”: Cristiano Benedito Ottoni.

Ainda neste século XXI, a construção da identidade nacional do engenheiro brasileiro se perpetuou em Cristiano Benedito Ottoni, que se manteve na condição de patrono das estradas de ferro brasileiras. No dia 28 de junho de 2012, há apenas cinco anos, em pronunciamento do então deputado federal por Minas Gerais, Eduardo Azeredo, foram registrados nos anais daquele parlamento homenagem prestada a Cristiano Ottoni, a quem nominou “Pai das Estradas de Ferro do Brasil”:

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, quero prestar uma homenagem ao engenheiro Cristiano Benedito Ottoni, cujo bicentenário de nascimento comemoramos no ano passado. Ele é conhecido como o Pai das Estradas de Ferro do Brasil. Cristiano Benedito Ottoni nasceu em maio de 1811, na Vila do Príncipe, hoje

<sup>220</sup> TELLES, 1994, p. 233-4.

<sup>221</sup> Dado extraído de TELLES, 1994, p. 234-5 e p. 242.

conhecida como Cidade do Serro, em Minas Gerais. Era filho de Jorge Benedito Otoni e Rosália Benedito e irmão de Teófilo Otoni. Em 1828 mudou-se para o Rio de Janeiro, ingressando na Academia da Marinha. Graduou-se como Guarda-Marinha. Em 1834, com apenas 23 anos, foi eleito Deputado Provincial do Rio de Janeiro. Na Academia da Marinha, também se graduou em Engenharia e obteve a cátedra de Matemática. Casou-se em 1837 com Bárbara Maia. Naquela década, produziu diversos livros sobre Aritmética, Álgebra, Geometria e Trigonometria, que foram amplamente adotados pelas escolas no Brasil. Ainda seguindo a sua tarefa, publicou o livro *Teoria das Máquinas a Vapore* foi oficial de gabinete do Ministro da Marinha. Em 1848 foi eleito Deputado-Geral por Minas Gerais. Em 1855 substituiu suas atividades acadêmicas e parlamentares pelo cargo de dirigente de uma empresa ferroviária, atividade que começava a se instalar no País. Foi o primeiro Presidente da Estrada de Ferro Dom Pedro II, cargo que exerceu por 10 anos. Aliás, o Imperador Pedro II, mesmo consciente das posições políticas republicanas dos Otoni, viu em Cristiano qualidades que o levaram a liderar o movimento de modernização dos transportes e da economia nas províncias de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Assim, o engenheiro comandou os trabalhos da transposição ferroviária na Serra do Mar, um desafio que foi cumprido não obstante a resistência política e da imprensa. É daquela época também a célebre declaração de Cristiano Otoni: “Eu não construo estradas para o Brasil de hoje, mas para o Brasil do futuro. Não podemos dividir os trens. É preciso que os trens que correm na baixada galguem a Serra para correr no planalto; senão não haverá desenvolvimento econômico possível para as províncias de Minas e de São Paulo”. Da mesma época é a publicação do livro “O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil”. De volta à atividade parlamentar, Cristiano Otoni foi eleito, por três mandatos consecutivos, Deputado Federal pela província de Minas Gerais e Senador pelas províncias do Espírito Santo e de Minas Gerais, sendo ainda Conselheiro de Segurança Militar de Dom Pedro II. Faleceu em 17 de maio de 1896, pouco antes de completar 85 anos. Gostaria, Sr. Presidente, de anunciar que estou encaminhando à Biblioteca da Câmara dos Deputados o livro *Cristiano Benedito Otoni — Autobiografia*, oferecido pelo Prof. Haroldo Zeferino, da Faculdade de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais — UFMG. Solicito que este pronunciamento conste dos Anais da Casa como mais uma forma de homenagear Cristiano Otoni, esse grande mineiro que tanto contribuiu para o desenvolvimento do País. Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente, nesta homenagem rápida a Cristiano Otoni. (...) Muito obrigado, Sr. Presidente.<sup>222</sup>

Ser um brasileiro o ocupante desse lugar de destaque não foge à construção de identidade e representação de Nação do Império do Brasil, na medida em que evidencia a validação de uma proposta de comunidade rumo ao progresso, espelhando-se em exemplos de Nações consideradas civilizadas e enxergando nesse espelhamento pontos de identificação e aproximação. Otoni poderia bem representar um desses pontos.

<sup>222</sup> BRASIL, Câmara dos Deputados, 28 de junho de 2012.

O trabalho de Silvia F. de Figueirôa (2014, p. 417-439), *Em defesa do novo Império: a formação de engenheiros brasileiros nas grandes écoles francesas nas décadas de 1820-1830*, ao analisar a formação dos engenheiros como um dos elementos que forjaram esse projeto imperial, identificou uma combinação harmônica entre a carreira militar dos engenheiros e a formação inicial ampliada com aulas em cátedras estrangeiras. A dimensão de Império enquanto territorialidade, não poderia prescindir das forças mantenedoras da unidade territorial e da defesa das fronteiras. Nesse caso, preservar a engenharia no campo militar, possibilitava manter a serviço do Estado pessoas capazes de cartografar o território e de identificar a população.

A alternativa encontrada para aprimorar a formação científica dos engenheiros brasileiros, enquanto durassem as disputas políticas de definição curricular, parece ter sido, como destaca a autora, enviá-los ao estudo em instituições de referência internacional que, no período estudado por Silvia F. de Figueirôa, 1820-1830, eram as *grandes écoles* de Paris: *Polytechnique*, *Mines* e *Ponts-et-Chaussés*. Embora tenha advertido que seu estudo apontou um universo de individualidades e não uma abordagem prosopográfica, que consideraria oportuna, concluiu que “um conjunto de profissionais que compartilharam condições de estudo e formação, profissionais e sociais determinadas, que atenderam a demandas específicas e, de certo modo, participaram de um processo maior, de âmbito mundial”, qual seja, o “da institucionalização da engenharia” (p. 433-4):

É possível concluir que a presença de estudantes brasileiros nas *grandes écoles* francesas integrou e atendeu a um projeto político mais amplo dos governos imperiais. Em termos de eficácia, pode-se afirmar que, de modo geral, a estratégia foi bem sucedida, pois a grande maioria desses estudantes teve carreiras de destaque e boa inserção, seja no governo, seja no plano concreto de seu engajamento profissional. Além disso, alguns deles constituíram as primeiras pontes acadêmicas a permitirem a penetração do ideário positivista no Brasil.  
<sup>223</sup>

O histórico da formação de Cristiano Ottoni, especialmente no tocante ao seu primeiro acesso através da Marinha, foi registrado pelo próprio em sua *Autobiografia*. Publicada postumamente, em 1908, a “vida de estudante” (1828-1837) do patrono das estradas de ferro do Brasil representou uma escolha do ofício e da formação atrelada à

---

<sup>223</sup> FIGUEIRÔA, 2014, p. 433 in. GESTEIRA *et al.* (orgs.), 2014.

dimensão prática e atribuída ao seu pai, responsável por direcionar os filhos, inclusive Cristiano Ottoni, à Academia de Marinha:

Não era a vocação o que nos levava para a carreira da Marinha: seguimo-la por ser a mais barata, aliás escolhida por meu pai sem audiência nossa. D. Pedro I empenhado em criar oficialidade de mar, que não tinha, mandava abonar rs. 12\$000 mensais a quem se matriculava, dependente o pagamento do atestado de frequência e aproveitamento. Oposto de Aspirante (cadete) até ali reservado aos fidalgos, foi garantido a todo o estudante que obtivesse uma provação plena, e o Aspirante aprovado em qualquer ano era promovido a Guarda-marinha. Da pensão ainda gozavam os dois mais velhos, e nós os mais moços das outras vantagens.<sup>224</sup>

Assim, os aspectos práticos que envolveram a organização familiar de Cristiano Ottoni, com numerosos irmãos a quem o pai pretendia proporcionar uma formação, de acordo com sua narrativa biográfica, não permitiram estudos fora do Brasil naquele primeiro momento. Mas a escolha específica da formação militar, e em particular da Marinha, manteria ou melhoraria o lugar social de Cristiano e seus irmãos.

Na *Autobiografia*, Cristiano Ottoni (1983 [1908]) enfatizou a importância dessa escolha, entretanto mencionou seu pouco apreço às atividades do mar, o que acentuou seu interesse pela formação técnica e teórica.

Acessou conhecimentos ligados à matemática e ao desenho com aplicações militares, bem como se aproximou, naquele período de “vida de estudante”, na primeira metade do século XIX, de outras áreas de conhecimento, a exemplo da tradução manuscrita do *Contrato Social* (Rousseau), destacando a influência que sofreu de Epifânio José Pedroso, também Oficial das Armas Imperiais, além de correligionário político de Teófilo Ottoni, o irmão mais velho de Cristiano:

No começo de 1829, além dos estudos da Marinha, comecei a abrir a minha inteligência a outras noções, e a interessar-me pelas coisas públicas, não porque Teófilo me atraísse para seus ensaios políticos. (...) Mas Epifânio José Pedroso, seu companheiro nas eleições, travou logo relações conosco, começou a frequentar a nossa casa e a emprestar-nos livros: tal foi a origem das minhas primeiras leituras de História, Direito Público, Literatura, Filosofia. Era Epifânio um republicano convicto e intransigente, mas cuja ação, ao menos direta e pessoal, nunca passou dos clubes: sua pequena livrara compunha-se quase exclusivamente de escritores do século XVIII; tinha boa inteligência e cultivava-a. Traduziu em português o *Contrato Social* de

---

<sup>224</sup> OTTONI, 1983 [1908], p. 25-6.

Rousseau, que considerava a última palavra em direito público e pretendia publicar a tradução (...).<sup>225</sup>

Concluído o curso de Marinha em 1830, no ano seguinte, 1831, Cristiano Ottoni obteve licença do serviço de Guarda-marinha para continuar sua formação na Corte, quando passou a estudar engenharia na Academia Militar. Concluiu o curso de Mecânica já em 1831 e completou seus estudos formais de engenheiro na Academia Militar em 1837. Todavia, desde 1834 já era professor substituto, por concurso, da Academia de Marinha.

Contando pouco menos de dez anos da sua formação de engenheiro, em 1846, Cristiano Ottoni foi responsável pela primeira obra científica brasileira sobre máquinas a vapor. O fato de essa publicação ter circulado anos antes do uso corrente da tecnologia a vapor no Brasil bem denotava que a reestruturação pela qual passava a engenharia enquanto ramo do conhecimento estava atrelada ao ideário de Nação civilizada:

Dei ao prelo em 1846 segunda memória científica – Teoria das máquinas de vapor – escrita por encomenda do Ministro Holanda Cavalcanti, depois Visconde de Albuquerque, e adotada para o ensino. Eu nada sabia do assunto, nem tinha visto uma máquina a vapor em ação: mas aceitando a encomenda, estudei, cingindo-me, principalmente, à obra de Tredgold. Este opúsculo hoje não tem valor algum: para não vexar-me de o ter composto, preciso recordar a época – 1846 – quase infância das máquinas modernas.<sup>226</sup>

O compromisso com a modernidade era expressamente colocado em obras que ele compilara no intuito de reformar o ensino da matemática na Academia da Marinha. Com isso, mesmo sem ter ido pessoalmente às bancas da *École Polytechnique*, traduzindo e compilando obras de *grandes écoles* e, dessa forma, colaborando, de modo próprio, na construção das “primeiras ‘pontes acadêmicas’ a permitirem a penetração do ideário positivista do Brasil”.<sup>227</sup>

Ainda que Ottoni não tenha contado com a experiência de compartilhamento que possivelmente integraria a trajetória dos engenheiros que estudaram em Paris, a prática do ensino e o acesso, a tradução, a compilação e a distribuição aos brasileiros do que era produzido nas instituições politécnicas parisienses inseria Ottoni, de modo distinto, em

<sup>225</sup> OTTONI, 1983 [1908], p. 28.

<sup>226</sup> OTTONI, 1983 [1908], p. 52.

<sup>227</sup> FIGUEIRÔA, 2014, p. 43 in. GESTEIRA *et al.* (orgs.), 2014.

uma rede semelhante e componente da mesma trama de forças do projeto de Império, movido pelo propósito comum de progresso e modernidade:

Bourdon escreveu seus *Eléments d'Algèbre* em 1817 e tal livro didático foi reimpresso mais de vinte vezes até o fim do século XIX. No prefácio da primeira edição, Bourdon alerta que não deve causar espanto se, em sua obra, forem encontrados pontos de proximidade com os textos de Lacroix. (...) Bourdon afirma também que escreveu o texto de sua *Álgebra*, boa parte dele, a partir do programa da *École Polytechnique*. A primeira edição dos *Elementos de Álgebra* compilados por Ottoni de Bourdon foi publicada em 1852. No prefácio da primeira edição, Ottoni explica que, com mais este livro, vai cumprindo o objetivo de reformar o ensino do primeiro ano de matemáticas da Academia de Marinha. A reforma teria por finalidade substituir os compêndios de Bézout que, segundo Ottoni, “sem desmerecer da clareza e mais dotes que adornam as produções deste autor, utilizem também para a instrução os trabalhos de mais modernos escritores que fizeram progredir notavelmente as matemáticas puras”.<sup>228</sup>

A particularidade da rede que Ottoni integrava, ao menos no campo da matemática, surtiria efeitos específicos no conteúdo a ser lecionado no Brasil. O fato de ser professor do 1º ano da Academia de marinha, fez com que a obra fosse compilada especificamente na parte de *Álgebra* que era ensinada naquela cadeira por Ottoni, deixando de lado o conteúdo que era objeto de ensino a partir do 2º ano, o que traria

reflexos, dado que será essa limitação de conteúdos que irá constituir a *Álgebra* a ser ensinada nas escolas secundárias brasileiras. Em outras palavras, os conteúdos de *Álgebra* elementar irão até Teoria Geral das Equações exclusive. Noutros termos, Ottoni define a *Álgebra* secundária a ser ensinada posteriormente nos colégios e liceus.<sup>229</sup>

Especificamente quanto às ferrovias, Cristiano Ottoni produziu muitas obras relacionadas aos caminhos de ferro no Império do Brasil e que trataram a temática também sob o prisma político e econômico: *O futuro das estradas de ferro no Brasil* (1859); *Discursos proferidos pelo Presidente da Cia. Estrada de Ferro de D. Pedro II* (1862); *Esboço histórico das estradas de ferro do Brasil* (1866); *O Major de engenheiros Francisco Primo de Sousa Aguiar e a estrada de ferro D. Pedro II* (1860); *Uma visita à Estrada de Ferro de Cantagalo* (1873); *Bitola dos caminhos de ferro* (1873); *Relatório do estudo comparativo de dois alinhamentos da estrada de ferro entre as cidades de Cachoeira e Alegrete, na província do Rio Grande do Sul, apresentado ao Ministério da*

<sup>228</sup> VALENTE, 2007, p. 151-2.

<sup>229</sup> VALENTE, 2007, p. 153.



Agricultura: pelos empresários Caetano Furquim de Almeida, Herculano Veloso Ferreira Pena e Cristiano Benedito Ottoni (1874); Memória justificativa dos planos apresentados ao Governo Imperial para a construção da estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguaiana, pelos concessionários Conselheiro C. B. Ottoni, Del. Caetano Furquim de Almeida, Eng.º Herculano Veloso Ferreira Pena (1875).

O fato de não ter condição econômica de se formar em cátedras europeias, onde o capital e a política já distanciavam a engenharia civil da engenharia militar, não impediu Ottoni de acessar o que se produzia de conhecimento de engenharia e de transportes naqueles lugares, como já se viu no caso da matemática. Em sua *Autobiografia*, Ottoni disse que com sua atenção voltada às ferrovias desde 1850, mandaria “vir da Europa livros sobre caminhos de ferro, dos quais” teria feito sua “principal leitura nas horas vagas dos deveres domésticos e oficiais”.

O diálogo mantido entre a economia política e a engenharia também pautaria os posicionamentos de Cristiano Ottoni, que foi reformado no posto de capitão-tenente da armada por Resolução Imperial de 8 de agosto de 1855 (publicação no Diário de Pernambuco de 25 de agosto de 1855, p. 2) e naquele mesmo ano permaneceu à frente da Estrada de Ferro D. Pedro II, o que perduraria até 1865, mantendo-se crítico ao fato de as obras das ferrovias brasileiras dependerem de investidores privados e engenheiros estrangeiros.

Ao se desligar da companhia, Ottoni<sup>230</sup> apresentou relatório à Assembleia Geral da Estrada de Ferro D. Pedro II, reunida aos 25 de julho de 1865, onde lamentou pelo “desfalecimento do espírito de associação”, pois não se teriam levantados os fundos necessários ao empreendimento, que remanescera ao encargo da Administração Pública e isso, no seu entendimento, significava que a sociedade não se teria sensibilizado pelo patriotismo que inspirou a lei instituidora das ferrovias em 1852. Ottoni, com esses fundamentos, parecia querer revelar, ainda que subliminarmente, a distância entre o discurso político do progresso da Nação e a prática econômica de lastro público ao investimento privado.

A produção escrita de Ottoni ressaltava a dimensão de interesse público dessas estradas de ferro. Cristiano Ottoni fora entusiasta das ferrovias enquanto mecanismo de preservação da unidade territorial e de alcance do progresso da Nação, o que reforçava

---

<sup>230</sup> Com sua saída da gestão da estrada de ferro, Ottoni aproveitou viajar à Europa e ao Egito, no intuito de conhecer grandes obras de engenharia de transportes, a exemplo do canal de Suez.

sua formação no domínio da engenharia militar de defesa e unidade. O “amplo civilizador” a ser dado entre o Norte e o Sul do Império do Brasil era um propósito presente na obra do engenheiro brasileiro e futuro patrono das ferrovias nacionais.

Mas esse propósito, revelado ao longo dos anos em seus discursos e publicações, tanto no período em que administrou a Estrada de Ferro D. Pedro II, quanto nas ocasiões em que ocupou cargos parlamentares,<sup>231</sup> refletia a formação não só do engenheiro Ottoni, mas, de igual modo, do político Ottoni. Enquanto o último personificava, em certa medida, a dimensão da administração pública que centraliza a fim de ordenar e progredir, o primeiro conhecia o mundo da prática como cenário concreto de ressignificação das teorias.<sup>232</sup> Tais aspectos não necessariamente concorriam entre si ou se invalidavam. Muito ao contrário, tais dimensões pareciam compor a contento uma representação de Nação consoante o projeto imperial de governo rumo a uma comunidade civilizada.

A formação de Ottoni, a partir de uma origem militar e aplicada, ainda que influenciada pela estruturação científica de racionalização ordenada e positivista da engenharia, reforçaria o discurso do interesse público em Ottoni, o que não retirou dessa composição de forças a sua inserção na construção de um campo científico a serviço do capital, conforme se analisou no tópico próprio ao engenheiro Borthwick.

A engenharia das ferrovias no Brasil, sem perder de vista a diversidade que configurava a trajetória de cada um dos engenheiros brasileiros à época e as singularidades personificadas em cada um deles, a exemplo da configuração dos caminhos de vida do engenheiro Ottoni, estava sendo construída num modelo de Estado imperial que naquele primeiro momento centralizaria e passaria a ordenar, estruturando padrões a fim de se modernizar e progredir. Esse modelo centralizado, apoiado na

---

<sup>231</sup> Deputado eleito por seguidos mandatos pela Província de Minas Gerais; eleito Senador do Império por duas vezes em uma mesma eleição na Província do Espírito Santo, em virtude de nulidade do primeiro escrutínio; Senador da República por Minas Gerais. Sobre os mandatos e as eleições de Ottoni no período do Império, ver: DE SOUZA, Alexandre de Oliveira Bazilio. *Das urnas para as urnas: o papel do juiz de paz nas eleições do fim do Império (1871-1889)*. Vitória: Universidade Federal do Espírito Santo – Centro de Ciências Humanas e Naturais, Dissertação de Mestrado em História, 2012.

<sup>232</sup> Na matemática, conforme já se destacou da pesquisa de Valente (2007), foram as compilações de Ottoni que permaneceram dando o dimensionamento dos conteúdos a serem abordados, de modo que nesse campo, os estudos apontam para uma história da educação escolar em matemática na qual esta ciência, embora encampada pelo ideário positivista das reformas curriculares do final do século XIX, manteve suas bases programáticas com observância dos conteúdos conforme compilados por Ottoni ainda no início do século XIX, o que iria se manter até meados do século XX. No mesmo sentido, ver: VALENTE, Wagner Rodrigues. *Positivismo e matemática escolar dos livros didáticos no advento da República*. *Cadernos de Pesquisa*, São Paulo, n. 109, p. 201-212, Mar. 2000.

dimensão imaginária da Nação<sup>233</sup> e assimilando os ‘melhoramentos materiais’ e o trabalho assalariado como etapas necessárias à modernidade, em última análise, contribuiria para forjar uma sociedade de homens e mulheres cujas consciências deveriam permanecer atentas ao futuro,<sup>234</sup> enquanto seus corpos se perpetuariam no presente e a serviço ao capital.<sup>235</sup>

Nessa realidade político-social, a formação de engenheiros nacionais e a execução de obras de infraestrutura classificadas públicas ou interesse público bem atenderiam a esse paradigma moderno ocidental.<sup>236</sup> A própria existência de uma comissão de engenheiros, mesmo que inicialmente atrelada ao corpo militar do Império do Brasil, desempenharia funções de inspeção e fiscalização junto às ditas obras de relevância públicas, empreendimentos declarados de interesse público, mas, em todo caso, edificados e explorados pelo capital privado, com subvenção e garantia do erário.

As normas da primeira metade do século XIX previam, seja do Município da Corte, seja dos situados nas Províncias, burocracias de inspeção geral das obras públicas. No caso das normas do primeiro, por exemplo, já no ano de 1836 houve regulamentação mediante decreto, de 01 de dezembro, no qual restou prevista a estruturação da “Administração das Obras Publicas do Municipio da Côrte”, subordinada ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, mantendo empregados nas seguintes funções: inspetor geral das obras públicas; fiscal; almoxarife;

---

<sup>233</sup> Neste particular, a noção de comunidades imaginadas em ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 [1983].

<sup>234</sup> Sobre o progresso e a história, Walter Benjamin escreveu: “Há um quadro de Klee que se intitula *Angelus novus*. Representa um anjo que parece querer afastar-se de algo que ele encara fixamente. Seus olhos escancarados, sua boca dilatada, suas asas abertas. Tal deve ser o aspecto do anjo da história. Seu rosto está dirigido para o passado. Onde nós vemos uma cadeia de acontecimentos, ele vê uma catástrofe única, que acumula incansavelmente ruína sobre ruína e as joga aos seus pés. Ele gostaria de deter-se para despertar os mortos e reunir os vencidos, mas uma tempestade sopra do paraíso e prende-se em suas asas com tanta força que ele não pode mais fechá-las. Essa tempestade o impele irresistivelmente para o futuro, ao qual ele dá as costas, enquanto o amontoado de ruínas cresce até o céu. Essa tempestade é o que chamamos progresso” (BENJAMIN, 1994, v. 1, p. 226)

<sup>235</sup> Para uma perspectiva histórica da construção do Estado e da concepção de nação brasileira, tentando manter as forças de dominação e controle sem alterações significativas, o trabalho de Andrea Slemian e João Paulo G. Pimenta (2003) em *O “nascimento político” do Brasil: as origens do Estado e da nação (1808-1825)*, aponta o uso de coerção e violência para garantir a criação de um Estado que se propusesse a preservar os interesses econômicos das classes dominantes e, enquanto “empregava essas armas, o mesmo Estado se esforçava por criar novos critérios de legitimidade e legalidade, elaborando uma estrutura jurídica dentro de uma ordem constitucional e buscando seu reconhecimento político frente a outros países” (p. 123).

<sup>236</sup> Ana Cardoso de Matos, em *A intervenção dos engenheiros portugueses formados na École des Ponts et Chaussées de Paris no território, na política e no ensino técnico de Portugal na primeira metade do século XX* (2014, p. 441-474), apresentou estudou engenheiros do Império português que, assim como no Império do Brasil (, completavam seus estudos nas escolas francesas, “tornando-se agentes importantes da circulação de conhecimentos e da transferência de tecnologia.” (p.441)

escrivão da administração; mestres, contramestres, feitores, guardas, oficiais e os serventes que fossem necessários. O inspetor, conforme previsão do decreto, seria “nomeado pelo governo, escolhido d’entre os Officiaes do Corpo de Engenheiros”.

A necessidade de fiscalização e ordenação de obras públicas e a referência à prática e aos profissionais práticos da engenharia se aperfeiçoaria e pediria novos regramentos. Era necessária a ampliação de seus quadros, bem como de suas estruturas físicas. Em 1856, o Relatório de Luiz Pedreira do Coutto Ferraz, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, enviado à *Assemblea Geral Legislativa* acerca do exercício de 1855,<sup>237</sup> referiu-se expressamente à *Comissão de Engenheiros* na parte relativa às *Obras Públicas* (página 21), quando destacou a importância da atuação da comissão na condição de auxiliar daquele Ministério:

A Comissão de Engenheiros continua a prestar os serviços de que he encarregada, e que cabem na esphera de funcções que lhe foi traçada pelo seu regulamento. Posto que em taes funcções se comprehendam importantes encargos, e que esta Instituição pudesse ser hum valiosissimo auxiliar do Ministerio do Imperio, todavia a sua organização, como por vezes tenho notado, não o permite, apesar do reconhecido zelo illustração de seu Chefe, o Marechal do Exercício Antonio elzeario de Miranda e Brito, e da boa vontade e intelligencia de seus membros. Para este fim fora preciso que, prendendo-se ao systema geral do serviço das obras publicas, convenientemente estabelecido, e occupado ahi o logar que lhe deve competir, não só pudesse coadjuvar a administração, na parte scientifica dos trabalhos, mas tambem constituisse effectivamente o centro de sua direcção e fiscalisação. A realisação desta idéa, porém, como vos fiz ver o anno passado, está dependente da reforma das Repartições sujeitas a este Ministerio, e acha-se, como ella, addiada para ocasião opportuna.

Registro semelhante seria reportado no ano seguinte (1857), quando enviado o relatório do Ministério do Império relativo ao exercício de 1856 à *Assemblea Geral Legislativa* (páginas 81-2):

*Comissão de Engenheiros, e inspecção* geral das obras públicas. Preponderando ainda as razões que expuz nos antecedentes relatorios, não tenho levado a effeito a reorganisação destas duas repartições. A sua reforma entretanto continúa a ser exigida pelas conveniencias do serviço, como por mais de uma vez tenho tido a honra de informar-vos. Comquanto porém os defeitos da actual organização tolhão a ambas as repartições o desenvolvimento que é indispensavel para que possam prestar convenientemente todos os serviços para que foram instituidas, é de justiça reconhecer que os seus empregados coadjuvã o governo em tudo o que está a seu alcance com dedicação e intelligencia.

<sup>237</sup> Relatórios disponíveis em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>.

No relatório subsequente não houve menção específica à comissão de engenheiros, entretanto houve registro acerca de obras públicas e fiscalização. No relatório referente ao exercício de 1858, foi noticiado decreto que autorizou reforma na “secretaria do estado dos negocios do Império” e quanto às “repartições anexas”, o opinativo no que diz respeito às obras públicas foi pela criação de um novo ministério, invocando “a pratica das nações cultas” que criaram mais ministérios ou repartições especializadas. O Ministro exemplificou citando, nesta sequência, Inglaterra, França, a Bélgica, Portugal, Sardenha, Espanha, Estados Unidos, e, acerca do caso brasileiro, concluiu (página 6):

Ainda não encontrei um só dos nossos homens praticos no governo, e a muitos tenho ouvido, que não concordasse na necessidade de criação de um ministerio especial para as obras publicas, colonisação, terras publicas, commercio, industria, correios, e navegação a vapor.

Todas essas atividades destacadas no relatório estavam atreladas à necessidade de inspeção e controle estatal, pois eram de interesse público, em sua maioria subsidiadas pelas rendas públicas, mas, em regra, envidadas pela iniciativa privada, mediante regulação indireta ou concessão direta. Habilitados ao desempenho prático e útil<sup>238</sup> desse interesse estatal, os engenheiros seriam qualificados, brasileiros e vocacionados à construção de uma Nação civilizada. Eles iriam compor espaços interseccionais das elites<sup>239</sup> imperiais.

---

<sup>238</sup> FIGUEIRÔA (2014), acerca da expressão Polytechnique no século XIX, a qual integrava a denominação de uma das grandes escolas francesas e que seria eleita na denominação das futuras escolas civis das engenharias, ou seja, Escolas Politécnicas: “por Polytechnique, no século XIX, compreende-se uma escola de formação de quadros técnicos a serviço do Estado com vistas à unificação do território e sua defesa, sua organização espacial e a exploração de seus recursos naturais” (p. 421).

<sup>239</sup> Não obstante não seja propósito deste estudo uma revisão específica de estudos das elites, em que se tomou por parâmetro conceitual análises metodológicas rigorosas na historiografia de José Murilo de Carvalho (1980) acerca da elite política imperial, bem como as ponderações trazidas por Jonas Moreira Vargas (2010) no tocante às redes de influência na Corte e nas Províncias, inclusive familiares, para manutenção e composição dessas elites, o que se observou da análise de trajetória dos engenheiros brasileiros aponta para uma ponderação dos dados que alimentam as pesquisas fundantes desses conceitos de elite que permeiam a historiografia brasileira. É dizer, sem qualquer propósito de invalidar, mas de reforçar as análises que concluíram por uma política imperial de unificação da elite a partir dos estudos (CARVALHO, 1980, p. 51-72), todavia redimensionando na burocracia o espaço dos engenheiros e demais profissionais politécnicos inseridos nos ‘postos’ de governo. O presente estudo, na parte que se dedicou aos engenheiros encontrou uma breve amostra de que o corpo científico imperial integrava a elite política do império, seja categorizado na condição de militar, seja categorizado na condição de professor (lente) da instrução pública, seja em cargos eletivos ou de indicação imperial, ocupando, pois, espaços de poder estratégicos naquele momento histórico. Essa breve amostra foi possível, por exemplo, na análise da trajetória de Ottoni, que ocupou diversos desses ‘postos’ de governo e, em certos momentos, mais de um ao mesmo tempo, indicando que, a partir de elementos de origem, de formação, de lugares de atuação,

As regras da instrução pública no Império do Brasil, especificamente no caso dos engenheiros e das ciências posteriormente agrupadas e ensinadas em instituições politécnicas, atenderiam à finalidade de, a partir de uma unidade curricular, ditar elementos de economia política, valorizar a teoria e a técnica em detrimento da prática e distinguir trabalhador qualificado daquele pouco qualificado ou mesmo não qualificado.

Numa perspectiva positivista de racionalização da produção e do ensino profissional (PESAVENTO, 1990; FIGUEIRÔA, 2014), o objetivo desses regramentos na estrutura burocrática imperial brasileira era conservador da estrutura social existente (MATTOS, 2014; SLEMIAN *et al.*, 2003), ainda que o propósito declarado fosse modernizante:

Tanto o progresso seria obtido pela aplicação da ciência à tecnologia quanto o ensino profissional habilitaria os técnicos de nível superior e inferior a serem os agentes dessa renovação. Assim, os princípios de inspiração positivista mais uma vez acentuam a serviço das necessidades da produção e dos interesses dela decorrentes, convertidos em proposta político ideológica. No contexto europeu do século XIX, onde surgiu, o positivismo foi uma das correntes ideológicas de justificação da sociedade burguesa e do modo capitalista de produção. Os princípios norteadores do positivismo – ordem e progresso – estão assim diretamente relacionados com o processo em curso na sociedade: a ordem burguesa era o elemento a conservar, o progresso econômico, o objetivo a cumprir. (...) O resultado final desse processo de racionalização da produção será o da vitória do capital industrial sobre a produção artesanal/doméstica, ou a vitória dos processos mais científicos, mais tecnificados, sobre os rudimentares processos caseiros utilizados pelos pequenos produtores. Não se quer, com isso, dizer que o Estado venha a ser o promotor ou o instrumento direto ou exclusivo dos empresários, mas sim que ele legitima e auxilia institucionalmente a últimação de um processo que interessa à burguesia industrial. Tais medidas eram complementadas com outras relativas à difusão do ensino técnico, que era estimulado e

---

de tempo de atuação em cada lugar e da ocupação de ‘cargos’ de governo, por acesso inicial militar (‘posto’ militar), por nomeação imperial (‘posto não militar’), por nomeação provincial (‘posto’ não militar) e, finalmente, por eleição, considerando que parte desses ‘postos’ seria cumulativo (a exemplo de ‘lente’ da instrução pública e militar) é provável que esses profissionais tenham ocupado expressiva quantidade de ‘cargos’ imperiais aqui percebidos enquanto núcleos de maior de poder. Tendo-se como exemplo a tabela salarial da Burocracia Imperial de 1877 (em anexo), na qual José Murilo de Carvalho (1980) subdividiu os níveis da Burocracia em Burocracia Política e Burocracia Diretorial e, quanto aos setores, em Civil (Judiciário e Outros), Eclesiástica e Militar (Exército e Marinha), observou-se que dos mais altos postos da Burocracia (assim considerados os da Burocracia Política) daquela tabela (Juiz do STJ, Ministro de Estado, Arcebispo, Marechal e Almirante) a maior remuneração fora a do setor Civil, especialidade Outros (Ministro de Estado: 12.000\$). Se tal fato por si só não aponta importância à especialidade Outros naquele gênero Burocracia Política, outra evidência daquela tabela reforça o relevo da mesma especialidade Outros, dessa vez ao nível da Burocracia Diretorial (aparentemente de menor importância ou de menor concentração de poder do que a Burocracia Política na análise do autor). Assim, o cargo melhor remunerado de todos os ali apontados é o de Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, remunerado na quantia de 18.000\$. Coincidentemente, foi este o cargo ocupado por Ottoni de 1855 a 1865.

patrocinado em dois níveis: a Escola de Engenharia, estabelecimento de ensino superior, destinado a formar a elite de técnicos, e as escolas profissionais, para o operariado. Reproduzia-se, assim, a distinção positivista entre a ciência e a técnica.<sup>240</sup>

Em seu *Curso de Filosofia Positiva*, Auguste Comte (1830-42 [1978]) se reportou aos engenheiros enquanto “classe intermediária”, de modo que o engenheiro seria um “agente social que reunia em si o conhecimento científico do uso da técnica e aplicava-o na vida prática, a serviço do capital” (PESAVENTO, 1990):

No grau de desenvolvimento já atingido por nossa inteligência, não é de imediato que as ciências se aplicam às artes, pelo menos, nos casos mais perfeitos. Existe entre essas duas ordens de ideias uma ordem mediana que, ainda mal determinada em seu caráter filosófico, é mais perceptível quando se considera a classe social que dela se ocupa especialmente. Entre os cientistas propriamente ditos e os diretores efetivos dos trabalhos produtivos, começa a formar-se, em nossos dias, uma classe intermediária, a dos engenheiros, cuja destinação especial é organizar as relações entre a teoria e a prática. Sem ter, de modo algum, em vista o processo dos conhecimentos científicos, ela os considera em seu estado presente para daí deduzir as aplicações industriais de que são suscetíveis.<sup>241</sup>

O engenheiro Cristiano Ottoni, inserido nesse processo de formação em construção e integrante do cenário político que configurava a política de Nação civilizada (DE MATTOS, 2014) do Império do Brasil, assim como o engenheiro Borthwick, com sua formação vitoriana e suas atribuições diretamente atreladas à iniciativa privada reforçada pelo lastro científico, ambos compunham o cenário amplo da economia mundo (WALLERSTEIN, 1985) daquele momento histórico ocidental, atendendo aos propósitos do capital, que detinha a proteção do Estado e financiava o discurso do progresso sob o manto da ciência e da razão iluminista:

A “modernidade” era assumida como temporalidade nova, enquanto a “tradição” era temporalmente antiga e anterior à modernidade; na verdade, em algumas versões fortes do imaginário, a tradição era a-histórica, portanto, praticamente eterna. Essa premissa era historicamente falsa e, assim, fundamentalmente enganosa. As múltiplas culturas, as múltiplas “tradições”, que floresceram no interior das fronteiras espaço-temporais do capitalismo histórico, eram tão primordiais quanto os múltiplos arcabouços institucionais. Era claramente uma criação do mundo moderno, parte de seu andaime ideológico.<sup>242</sup>

<sup>240</sup> PESAVENTO, 1990, p. 145-149.

<sup>241</sup> COMTE, 1830-42 [1978], p. 24.

<sup>242</sup> WALLERSTEIN, 1985, p. 63-4.

O sentido universal que esse discurso pretendia dar, com amparo nas ditas “verdades científicas”, serviria de base ao propósito ideológico da “modernidade”, também referido por Wallerstein como “ocidentalização” (1985, p. 70). O projeto político do Império do Brasil, pois, estava inserido nessa engrenagem também através da instalação e regulação das escolas e das profissões, alicerces ideológicos das futuras universidades.

Wallerstein, em *O Capitalismo Histórico* (1985), categorizou essas universidades como, “ao mesmo tempo, as oficinas da ideologia e os templos da fé”, na medida em que propagavam o “ópio” homogeneizante do mundo moderno, qual seja, a verdade científica:

O universalismo é uma epistemologia. É um conjunto de crenças sobre o que é cognoscível, e como pode ser conhecido. A essência dessa perspectiva é que existem afirmações gerais significativas sobre o mundo – o mundo físico, o mundo social – que são universalmente verdadeiras, agora e sempre, e que o objetivo da ciência é a busca dessas proposições gerais sob uma forma que elimine de sua formulação os chamados elementos subjetivos, isto é, historicamente condicionados. A crença no universalismo foi a pedra fundamental da arcada ideológica do capitalismo histórico. O universalismo é um credo, assim como uma epistemologia. Ele exige, não simplesmente o respeito, mas a reverência pelo fenômeno, impalpável mas presumivelmente real, da verdade. As universidades eram, ao mesmo tempo, as oficinas da ideologia e os templos da fé. Harvard traz a *Veritas* no brasão do seu escudo. (...) A verdade como um ideal de cultura operou como ópio, talvez o único ópio sério do mundo moderno. (...) Nossa educação coletiva nos ensinou que a busca da verdade é uma virtude desinteressada, enquanto que de fato ela é uma racionalização auto-interessada. A busca da verdade, proclamada a pedra angular do progresso, e portanto do bem-estar, foi no mínimo concordante com a manutenção de uma estrutura social desigual e hierárquica.<sup>243</sup>

Otoni, apesar de sua formação singular, não estava desarticulado da rede mais ampla que o inscrevia num projeto de Nação e que almejava integrar as “Nações civilizadas” (DE MATTOS, 2014). Inserido num momento tido por fundacional dos quadros nacionais de engenheiros e ocupando um lugar relevante de produção de conhecimento formal “politécnico” no Brasil, a construção política dessa representação de patrono das ferrovias brasileiras caberia bem na trajetória do engenheiro brasileiro Otoni. E se, em tese, ele defendera posições de gestão de construção de ferrovias

---

<sup>243</sup> WALLERSTEIN, 1985, p. 68-70.



aparentemente pouco atrativas ao capital, na prática os seus argumentos a favor da intervenção e regulação estatal centralizada propunham vantagens ao investimento privado.

Carregava uma difícil experiência científica, política e econômica com o engenheiro estrangeiro Edward Price na construção da 1ª seção da Estrada de Ferro D. Pedro II, experiência esta que concorreu para moldar suas opiniões acerca do que deveria ser o paradigma da companhia ferroviária (EL-KAREH, 1980, p. 60-3), dimensionando-a como empresa governamental a ser gerida de modo centralizado e com o propósito de unidade e prosperidade. A RSF, conforme constou de suas obras sobre o futuro das estradas de ferro, também serviria de exemplo a Ottoni para reforçar a necessidade de o Estado intervir na gestão e aproveitar o conhecimento científico estrangeiro, mas submetendo-o à administração pública e, em paralelo, formando engenheiros brasileiros.

No caso particular da RSF, as opiniões científicas e político-administrativas de Ottoni renderiam discussões veiculadas em periódicos da Corte, evidenciando um dos paradoxos aparentes que Ottoni tentava equacionar: gerir de modo firme o capital científico e financeiro estrangeiro, sem afugentá-los e ainda dando-lhes retornos e ganhos. Dentre as soluções, a fiscalização direta, sem contratações por globo ou por resultado (arrematação das obras ou de parte globais da obra), parecia a Ottoni uma modalidade de execução de obras públicas que evitava sobrepor o interesse individual do contratante empreendedor ao interesse público depositado naquelas obras, bem como atenderia aos anseios do investidor (acionista), que veria mais rápido e com menor custo o retorno de seu capital investido.

As discussões não restariam registradas apenas em suas publicações, mas circulariam nos periódicos, envolvendo os nomes dos Mornay e do próprio Borthwick, mesmo após muitos anos do óbito do último.

Um decênio após o sepultamento de Borthwick, na edição de 05 de outubro de 1866, o *Jornal do Commercio* (RJ), na coluna PUBLICAÇÕES A PEDIDO, em primeira página, veiculou texto de Eduardo de Mornay acerca da estrada de ferro, endereçado a Cristiano Ottoni e enaltecendo a expertise de Borthwick nos projetos, bem como a deles próprios, os Mornay, na execução da linha:

O Sr. Ottoni, tendo prejudgado o caso, entrou superficialmente no exame do assumpto, e desejando descobrir um defeito, julgou tê-lo

achado: não sabendo as razões para certas modificações determinadas pelo governo, concluiu que não se haviam feito estudos serios. Quem não os fez foi o Sr. Ottoni, pois se tivesse acompanhado todas as fases desta empresa, e examinado atentamente os documentos, reconheceria que esta estrada tinha sido bem estudada. O mappa que acompanha relatório impresso do engenheiro Borthwick manifesta estudos serios; este mapa do quadrilátero assucareiro, atravessado pela estrada de ferro, foi feito antes da concessão do privilegio, e nos habilitou a determinar o melhor traçado para a linha.

Os debates engendrados cuidavam dos custos das obras e dos propósitos de escoamento de produção, por vezes insinuando malversação do dinheiro público, por outras acusando a ocorrência de falhas científicas e, em outros casos, discutindo o propósito capitalista não atendido no traçado desenhado entre as plantações de açúcar. Essas discussões eram havidas num processo de forja ao qual seria de se aplicar o conteúdo conceitual do que Wallerstein (1985) denominou “conceito de uma cultura ‘universal’ neutra”:

O conceito de uma cultura “universal” neutra, à qual os quadros da divisão mundial do trabalho seriam “assimilados” (...), veio pois a servir como um dos pilares do sistema mundial, tal como se desenvolveu historicamente. A exaltação do progresso, e depois da “modernização”, resumia esse conjunto de ideias, que serviam menos como normas verdadeiras de ação social, e mais como símbolos de status de deferência e participação nos estratos superiores mundiais. A destruição de bases de conhecimento religiosas tidas como culturalmente estreitas, em favor de bases de conhecimento científicas supostamente transculturais, serviu como autojustificativa de uma forma particularmente prejudicial de imperialismo cultural.<sup>244</sup>

Nesse sentido, as disputas e os debates demonstravam os contornos de um processo de racionalização (WALLERSTEIN, 1985, p. 71) que dispensou a uma elite de ‘tecnocratas’ (PESAVENTO, 1990) um papel constitutivo e, ao mesmo tempo, destinado ao conservadorismo, ou seja, à manutenção dos papéis sociais:

O processo de racionalização, central ao capitalismo, requeria a constituição de um estrato intermediário, o dos especialistas dessa racionalização, tais como administradores, técnicos, cientistas, educadores. A própria complexidade, não só da tecnologia, mas do sistema social exigia essencialmente que esse estrato fosse amplo e, com o tempo, crescente. Os fundos utilizados para sustentá-los foram retirados do excedente global extraído pelos empresários e Estados. (WALLERSTEIN, 1985, p. 71)

---

<sup>244</sup> WALLERSTEIN, 1985, p. 71.

O *Diario de Pernambuco* de 03 de novembro de 1856, no RETROSPECTO SEMANAL, após a reprodução do extrato do segundo relatório da comissão diretora da RSF, diante da notícia de que o engenheiro Borthwick já tinha substituído, instou o substituído de Borthwick, bem como o empreendedor Eduardo de Mornay, a esclarecerem indagações “do nosso engenheiro civil H. A. Milet” que teriam sido publicadas pelo *Diario de Pernambuco* na edição de 25 de julho de 1856. No plano local, Milet, ali referido por “nosso engenheiro”, compunha a rede de engenheiros que discutiu o traçado a ser seguido pela RSF, numa miscelânea econômica política e científica que bem desenhava o emaranhado de disputas fundado no discurso comum do progresso da Nação.

### **3.4.3 O engenheiro ‘naturalizado’ brasileiro HENRIQUE AUGUSTO MILET: a ciência, a política e o capital.**

Em 9 janeiro de 1857, o *Diario de Pernambuco* publicou na coluna COMUNICADOS, o artigo AINDA A ESTRADA DE FERRO D’AGUA PRETA, reiterando as indagações veiculadas em julho de 1856 e citadas na publicação de novembro de 1856 pelo engenheiro francês Henrique Augusto Milet que no subtítulo do artigo afirmava “Nem sempre a linha reta he o caminho mais curto de um ponto a outro”:

No Diário de Pernambuco de 25 de julho do ano próximo passado, e, sob o título – Estrada de ferro d’Agua Preta, - sahio a luz um communicado, no qual mostrei que a direção geral adoptada para a mesma estrada era anti-natural, anti-economica, contraria aos preceitos da sciencia, aos interesses do paiz e da companhia, e devia ser substituida por outra, a qual indiquei no mesmo communicado, e dimana irresistivelmente da constituição hydrographica e orographica da nossa provincia. De então para cá as camaras municipais da villa de Serinhaem e cidade do Rio-Formoo endereçaram ao governo representações no mesmo sentido, e o *Diario* convidou por duas vezes os campeões da direcção adoptada a apanhar a luva que se lhes atirava; porem, nada houve capaz de faze-los descer a arena, o que se deve attribuir a consciencia da ma causa que elles teem de defender, e ao pouco o nenhum valor dos argumentos que podem apresentar. Entretanto, como a questão he de interesse vita para essa provincia, cujo futuro economico acha-se, por algum tempo, ligado ao da estrada de ferro d’*Agua Preta*, peço licença para renovar meu desafio, publicando segunda vez o meu communicado de 25 de julho, e

acrescentando-lhe alguns desenvolvimentos em respostas a objeções verbaes que se me fizeram.<sup>245</sup>

Naquele mesmo ano de 1857, Henrique Augusto Milet iria obter concessão imperial “por tempo de 66 annos, para construcção de uma estrada de ferro, ligando o porto de Tamandaré á parte inferior do rio Una” (Decreto n. 1980 de 28 de setembro de 1857). O decreto imperial constou dos anexos do relatório<sup>246</sup> do Ministro do Imperio do ano de 1857, apresentado à “Assemblea Geral Legislativa na 2ª Sessão da 10ª Legislatura”, pelo então Ministro Pedro de Araújo Lima, Marquês de Olinda. No corpo desse relatório, a partir da página 39, tratou-se das estradas de ferro já no primeiro subtópico, cujo tópico principal era *Obras Públicas*. Na página 42, destacou-se a estrada “DA PROVINCIA DE PERNAMBUCO, LIGANDO O PORTO DE TAMANDARÉ À PARTE INFERIOR DO RIO UNA”. A integralidade do decreto, bem como toda as condições de construção foram publicadas na *Parte Official do Diario de Pernambuco*, edição n. 243, de 23 de outubro de 1857.

A ida de Milet à Corte com o propósito de solicitar favores ao empreendimento foi noticiada no *Correio Mercantil* (RJ), de 9 de agosto de 1857. A referência ao acontecimento se deu no bojo de uma matéria que destacou a importância das companhias por ações e a diferença que poderia representar a atuação governamental com o propósito de atrair o capital privado. Pernambuco foi a Província tomada como exemplo naquela publicação, onde foi rememorada a gestão de Rego Barros (Boa Vista) a partir do ano de 1839. Milet é referido naquele periódico da Corte enquanto “habil engenheiro civil”:

Nestes ultimos mezes formou-se mais outra companhia bancaria e uma de colonisação, cujas acções foram todas preenchidas em três dias, e estão-se creando agora mais duas companhias uma para um terceiro banco, outra para uma pequena estrada de ferro do porto de Tamandaré á margem do rio Una. Esta ultima empreza (segundo nos escrevem do Recife) é de grande vantagem. No *Tamar* veio a esta côrte o habil engenheiro civil o Sr. H. A. Milet, encarregado de solicitar do governo geral alguns favores que reclamão os organisadores da referida companhia.<sup>247</sup>

Conforme se lê do decreto de 28 de setembro de 1857 e das condições da concessão a ele anexas, além de Milet, integravam a titularidade de tal concessão Luiz

<sup>245</sup> *Diario de Pernambuco*, 9 janeiro de 1857.

<sup>246</sup> Relatórios disponíveis em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>.

<sup>247</sup> *Correio Mercantil* (RJ), 9 de agosto de 1857.

de Carvalho Paes de Andrade e Antonio Marques de Amorim. Deveriam constituir uma companhia com sede em Recife e poderiam “construir também linhas transversaes de ferro, de madeira, ou de qualquer outra conveniente especie, quando julgue de utilidade para facilitar o transito de generos e passageiros para a linha principal” (art. 5º das condições estipuladas naquele Decreto n. 1980). No caso das linhas transversais, não obstante a concessão de permissão às mesmas, a normas as ressalvava no tocante às isenções, “não gozando porém dos favores para aquelles caminhos que a esta [linha principal] são concedidos, excepto os que forem expressamente designados no contrato”.

Havida a concessão imperial no dia 28 de setembro de 1857, já no dia 1 de outubro de 1857, seguiram para Pernambuco, no vapor sardo *Vittorio Emmanuele*, “os Srs. barão da Boa-Vista, Dr. Francisco Carlos Brandão, Henrique Augusto Milet, Antonio Joaquim de Figueiredo Seabra, Thomé de Souza e Silva e Francisco José Pereira” (*Correio Mercantil*, de 01 de outubro de 1857, edição 268, página 1, coluna NOTÍCIAS DIVERSAS). Milet e Rego Barros mantiveram-se, literalmente, no mesmo “barco”.

Se nos anos anteriores foram publicizadas discussões que colocavam em dúvida a expertise e a ética de Milet, elas tinham como pano de fundo a associação de sua chegada ao período político em que foi Presidente da Província de Pernambuco Francisco do Rego Barros (1837-1844), à época Barão da Boa Vista (1841), futuro Visconde (1858) e Conde (1866) da Boa Vista.

Em 1840 Milet chegaria à Província de Pernambuco a bordo do *Armorique*, integrando a “missão francesa” coordenada pelo engenheiro Vauthier (PONCIONI, 2010, p. 397) e atendendo à demanda do então presidente Rego Barros.<sup>248</sup> Em 01 de outubro de 1857, conforme se lê da lista de passageiros transcrita, eles regressavam da Corte no mesmo vapor sardo *Vittorio Emmanuele*, três dias após a concessão imperial de construção da estrada de ferro.

---

<sup>248</sup> Rego Barros, no início dos anos 1820, bacharelou-se em matemática na Universidade de Paris, após o que retornou a Pernambuco e, na presidência da província, esteve decidido a modernizá-la, ocasião em que contratou engenheiros franceses. As referências a Rego Barros, ao longo dos anos, passariam por diversas tônicas, que oscilariam desde as acusações de estrangeirismo e malversação do dinheiro público, até a atribuição de “distinto administrador, um dos melhores que tem tido Pernambuco” (*Correio Mercantil*, RJ, de 9 de agosto de 1857, rememorando a gestão de Rego Barros a partir do ano de 1839 em Pernambuco). Em 1857 contava-se sete anos incompletos de senador pela Província de Pernambuco, permanecendo no cargo até 1870, ano de seu falecimento.

A trajetória de Milet, mantendo-se em proximidade ao grupo político de Rego Barros, independentemente da expertise de engenheiro da qual Milet era detentor, contaria com opiniões públicas das mais distintas, especialmente nos primeiros vinte anos após sua chegada ao Brasil. Fossem elogiosas, fossem de descrédito, tomavam por fio condutor sua atuação enquanto engenheiro, mas possivelmente estavam atreladas à política.

No início dos anos 1850, especificamente em janeiro de 1851, um acidente de trabalho vitimando muitos trabalhadores na construção da estrada de Vitória (Santo Antônio) reforçou a circulação de publicações críticas ao trabalho de Milet enquanto engenheiro:

NOTICIAS LOCAES. Jaboatão, 8 de Janeiro. (...) Uma nova praga nos flagela: quero lhe fallar do engenheiro, ou antes do engenhoso Henrique Augusto Milet (...) Voce muito bem sabe que Milet, por infelicidade do thesouro provincial, foi nomeado para engenheiro das obras públicas (...). Pois bem foi a este mesmo homem que se confiou a direcção de duas das mais importantes estradas, a da Escada, e a da Victória. E na construção destas estradas Milet tem feito o diabo a quatro! Tem estragado mattas em fazer picadas, escavando terrenos em varias direcções, a que elle chama estradas provisórias, no que tem a provincia perdido uma immensa somma (...). A escavação de um monte que semelhante ignorantasso está fazendo foi executada tão a prumo, que todos admiravão que umas ribanceiras tão altas não desabassem de ambos os lados, porque alem de altas e perpendiculares, elle as foi ocando por baixo. A admiração porém, não durou muito tempo; ella se converteu bem depressa em um doloroso sentimento! Sim meu amigo, ainda se me arripião as carnes ao lembrar-me do espetaculo, que ha pouco, tive o infortunio de presenciar o desabamento que esmagou não pequena porção de trabalhadores, ou antes victimas da crassa ignorancia de Milet. Não pude contar o numero, porque alguns ficárão enterrados em vida, e também porque não tive animo para ver por muito tempo um quadro tão afflictivo. Depois de me achar em casa, chegou-me a noticia da morte de sette trabalhadores, sahindo oito gravemente machucados! E assim foram sacrificados uma dezena de Pernambucanos honestos e laboriosos pela estupidez de um homem, que pode ser tudo, menos engenheiro! Talvez fossem casados esses infelizes, e suas mulheres e filhos gemão hoje na viuvez e na orphandade, sentindo com a perda dos seus maridos, ou pais, a falta do pão!<sup>249</sup>

Passados alguns dias, o mesmo periódico, *A Imprensa, Jornal Político e Social* (PE), de 15 de janeiro de 1851, voltaria a publicar correspondência acerca do incidente na estrada e da morte dos trabalhadores, desta feita carregando as tintas não só quanto aos conhecimentos de engenharia, mas acusando Milet de malversação do investimento

<sup>249</sup> *A Imprensa, Jornal Político e Social* (PE), 11 de janeiro de 1851.

público e insinuando que o engenheiro simulara contratação de trabalhadores em grande quantidade com o propósito de ludibriar o governo<sup>250</sup>:

NOTÍCIAS LOCAES. Jaboatão, 8 de Janeiro. (...) de todas as obras provisórias que Milet tem feito, eu só achei boa uma, que he a caza de campo que elle fez em Bento Velho, casa que levou para mais de quatro mil telhas, tem todos os commodos, e alem disso uma estribaria de arcadas de tijollo, que parece se de um rico proprietario! Nesta casa he que Millet costuma dar seus pagodes, onde se reune muita gente ordinaria, e ate escravos. Dizem que um destes seus pagodes durou tres dias e foi de propozito para reunir bastante gente, que a troco de cerveja, de algum dinheiro descêrão para o Recife a titulo de trabalhadores da estrada, afim de que o presidente os visse, e se convencesse de que as férias não eram fantasiadas. (...) Milet não tem culpa, está no seu direito, e procura os seus commodos: a culpa tem o governo, ou quem o illude.<sup>251</sup>

Também em janeiro de 1851, dia 18, a edição de *O Argos Pernambucano* (PE) publicou artigo, em sua página 4, sob o título *Caro nos tem custado o aventureiro Milet*, reportando-se a Milet como um dos “diversos fardos do estrangeiro” que teriam chegado a Pernambuco “durante a ominosa administração do ultra estrangeirista barão de Boa-vista”:

o francez Milet, que com o maior desprezo do bom senso do paiz foi aqui alvorado em engenheiro. Quando o partido praieiro<sup>252</sup> esteve na administração da provincia livrou-nos dessas arpias do thesouro publico; mas Milet aqui ficou não desesperando da chegada de um tempo mais feliz, em que fossem de novo aproveitados os seus altos conhecimentos de engenharia, e escrevinhando algumas linhas para a União não deixou de apresentar-se para receber o premio quando a subida da politica advesa abriu a provincia á exploração dos aventureiros.<sup>253</sup>

O citado periódico, chamando Milet de “Socialista desenfreado”, deu notícia de que ele fora encarregado de dirigir a construção de estradas, mas que não teria zelo pelas propriedades por onde passaria esse caminho, “mandando invadir canaviaes e derrubando cannas á seu bel prazer”, referindo-se a fatos ocorridos no Engenho Moreno

<sup>250</sup> Acerca das alegadas simulações de contratação de trabalhadores de que Milet fora acusado nos periódicos de 1851, publicação de certidão com depoimento de testemunhas no Diário de Pernambuco de 19 de maio de 1855.

<sup>251</sup> *A Imprensa, Jornal Político e Social*, (PE), 15 de janeiro de 1851.

<sup>252</sup> Sobre as querelas políticas na Província de Pernambuco nos anos seguintes à Revolução Praieira, entre os anos de 1853 e 1856, tendo por marco cronológico de abordagem no ano de 1855, o artigo de Suzana Cavani Rosas verificou naquele momento histórico “a passagem de uma postura de radicalização a de moderação política dos liberais de Pernambuco”, o que permite analisar para este trabalho as dinâmicas de conciliação as elites que, mesmo com discursos ditos distintos, convergiam no propósito de perpetuar seus espaços de poder. (ROSAS, Suzana Cavani. Da “Constituinte Soberana” a “Conciliação Política sobre as bases das reformas”: o partido liberal em Pernambuco e o Gabinete Paraná de 1853. in. *Revista História*, São Paulo, n. 170, p. 291-316, jan./jun., 2014.

<sup>253</sup> *O Argos Pernambucano* (PE), 18 janeiro de 1851.

e no decurso da construção da estrada de Santo Antão (Victória), onde teria ocorrido o acidente envolvendo a morte de pelo menos sete trabalhadores daquela estrada:

Socialista desenfreado, e inimigo da propriedade, alheia bem entendido, dizem-nos que se gaba de não poupar aos proprietários. (...) Finalmente acaba Milet de assassinar com sua ignorância ou má fé sete Pernambucanos e de ferir gravemente outros muitos esmagados debaixo de um pedaço de montanha que se desmoronou. Contam-nos que um dos trabalhos da estrada de Santo Antão se devêra fazer ao pé de um monte, onde se foram fazendo escavações, ficando sem amparo e sem base a parte superior do monte. Essa mole de terra, suspensa sobre as cabeças dos trabalhadores, e somente presa ao corpo do monte por uma parte, desabou, e consta-nos que esmagara diversos trabalhadores que trabalhavam na escavação, resultando sete mortes, e muitos outros ferimentos graves com fracturas de membros!<sup>254</sup>

No ano anterior, *O Echo Pernambucano* (PE), de 8 de outubro de 1850, já questionava os “contos e contos” que eram acreditados nos atos oficiais em favor de Milet e da obra da estrada de “Victória” (Santo Antão), obra em à qual “cada vez mais ele [Milet] se desacredita”. As dúvidas pairavam sobre a alteração na trajetória da estrada, que estaria sendo desviada propositadamente no sentido do engenho dos Pintos “para satisfazer interesses particulares”.

O acidente havido em 1851 teria repercussão em *O Cearense* (CE), de 4 de fevereiro de 1851 (página 3), imputando conduta assassina ao engenheiro Milet, classificado na publicação não só como socialista, mas “socialista, e comunista”:

Porem, desgraçadamente não é só a policia de Manoel Pereira, os bacamartes dos José Pedro, e padre Campos que alli assassinao, até o aventureiro francez Milet vai concorrendo para a *obra pia* da destruição daquele heroico povo. Este aventureiro chegado á Pernambuco em 1842 foi arvorado em engenheiro pelo então presidente Barão da Boa-vista, que tinha queda para tudo que era estrangeiro, e por fatalidade daquella provincia ficou alli enricando. Elle socialista, e communista, fez-se gabirú e escrevia para a União, pelo que foi premiado com a obra da estrada de S. Antão, tinha em certa altura do caminho cortado um morro de terra perpendicularmente sem a divida cautela, quando de repente desaba ima grande porção do morro sobre muitos infelizes trabalhadores, que cavavao á base: destes tirarão-se logo mortos 7, e 8 gravemente feridos. Não se sabe se isso foi somente estupidez, ou malvadesa do tal frances.<sup>255</sup>

<sup>254</sup> *O Argos Pernambucano* (PE), 18 janeiro de 1851.

<sup>255</sup> *O Cearense* (CE), 4 de fevereiro de 1851.



Mas o devir temporal construiria, com o passar dos anos, um Milet integrado às atividades não só de engenheiro, mas de político e de senhor de engenho, com várias publicações acerca dessas temáticas. Mais adiante, envolver-se-ia ativamente no Congresso Agrícola do Recife (1878) e ocuparia uma das cadeiras na Constituinte Estadual de 1891 (ORESTES, 2015, p. 219). Assim como a denominação de uma das suas publicações, Milet constituía-se numa verdadeira *Miscelânea*, em franca atividade nos espaços científicos, políticos e econômicos da Província de Pernambuco, nela inclusas as opiniões acerca da RSF.<sup>256</sup>

As alternâncias da trajetória de Milet no Brasil, abordadas em seu contexto de inserção enquanto estrangeiro, engenheiro e, posteriormente, dono de engenho, foram apontadas por Christine Rufino Dabat (2012) em *A PRODUÇÃO DE AÇÚCAR NAS FRONTEIRAS DA MODERNIDADE: o percurso de Henrique Augusto Milet* (Pernambuco, século XIX), que identificou, ao retrazar os passos de Milet, “um itinerário biográfico surpreendente em que a adaptação ao Brasil sacaricultor correspondeu a uma migração também no ideário, mantendo o ideal de desbravador de fronteiras num horizonte técnico”:

Henri Auguste Millet, “um francês abasileirado”, era um dos engenheiros de obras públicas, trazidos pelo presidente da Província, Francisco Rêgo Barros no seio da missão Vauthier: como este e Boulitreau, era um dos três membros mais qualificados em termos técnicos, auxiliados por outros franceses como Buessard, Morel e Pothier. Jovens recém-formados chegaram em 1840 para “implantar uma série de obras públicas” na província. Essas consistiam na modernização da cidade do Recife, assim como no traçado de estradas para o escoamento da produção agrícola. Segundo Gilberto Freyre que publicou e comentou – numa versão censurada – o relato que o chefe da missão deixou no seu próprio diário íntimo, iniciava-se um ‘Ciclo Vauthier’ de influência francesa no Brasil. (...) Diferentemente de Vauthier, que voltou à França em 1846, Milet estabeleceu-se no Brasil para o resto de sua vida (...) e se tornou, ele mesmo, dono do engenho (...). Com a herança de sua esposa, em 1863, ele ascendeu para a parte dos produtores acima da média (por ele estipulada) de 600 pães de açúcar por ano, já que sua produção se situava além do dobro.<sup>31</sup> Até sua morte, em 22.09.1894, vítima de um acidente com uma locomotiva desgovernada, num trecho da ferrovia em construção que inspecionava, Milet permaneceu ativo em diversas frentes ligadas à

---

<sup>256</sup> Enquanto em 1856 argumentara nos periódicos sobre o traçado a ser seguido pela RSF, apresentando justificativas científicas e políticas, em 1876 escreveu sobre a necessidade de redução de tarifas de transporte do açúcar, fundado em estudos de economia e política. Em quaisquer dos casos, o engenheiro e o político Milet articulavam argumentos em favor do senhor de engenho Milet, cujo propósito com as estradas de ferro era escoar a produção a custos mais baixos e mais rapidamente.

produção açucareira e empenhado na busca de meios para promovê-la no sentido de sua modernização.<sup>257</sup>

Destarte, se publicações veiculadas no início dos anos 1850 depreciavam o engenheiro Milet em folhas da oposição – Milet nominaria expressamente na coluna de *Avisos diversos* do *Diario de Pernambuco*, de 4 de fevereiro de 1851, as folhas *Imprensa*, *Argos* e *Echo* – nos anos de 1856 e 1857, observou-se que Milet manteve seu espaço de comunicação através dos artigos veiculados pelo *Diario de Pernambuco*, alguns deles aqui destacados.

O engenheiro Milet manteve esse canal, em se tratando de estradas de ferro, com publicações que revelavam sua opinião ‘científica’, o que fazia sem dissociar dos aspectos técnicos os fatores econômicos de produção de açúcar na mata sul da Província de Pernambuco. Os contrapontos, quando surgiam, eram trazidos, à época, por periódicos de oposição e passaram a dar maior ênfase a questões de alinhamento político do que, propriamente, da expertise técnica de Milet.

Ele se tornaria famoso pelo “seu empenho em divulgar análises de conjuntura econômica e opiniões quanto aos rumos que a região deveria tomar”<sup>258</sup>, sem perder de vista seu ângulo de visada de senhor de engenho escravista:

Com efeito, Milet demonstrava ter ampla cultura, usando de referências a Hegel, Marx, Fourier, (...). Às vezes, eram invocados com certa má-fé, pois seu ponto de vista de classe havia se afirmado do lado oposto, na conversão do engenheiro fourierista em senhor de engenho escravista; ou seja, um percurso pouco habitual no meio que adotara. Gadiel Perruci resume seu perfil: “Versado na ciência econômica liberal europeia, conhecedor de inúmeras experiências agrícolas de outros países (...) teorizador e homem de ação (...) pragmático, pela sua própria experiência de senhor de engenho.” (...) Se sua retórica tinha traços originais, até inesperados, as conclusões às quais as longas demonstrações chegavam não o distinguiam, no entanto, quanto ao conteúdo, de seus colegas grandes proprietários.<sup>259</sup>

Tanto assim que o periódico *O Cearense* (CE), embora houvesse circulado em 1851 com imputação de conduta assassina ao engenheiro Milet, na edição de 13 de setembro de 1876, publicaria em sua primeira página pensamentos de Milet, destacando sua “notável proficiência”:

---

<sup>257</sup> DABAT, 2013, p. 5.

<sup>258</sup> DABAT, 2013, p. 5.

<sup>259</sup> DABAT, 2013, p. 5.

O Sr. Milet em Pernambuco, com sua notável proficiência, tem publicado no *Jornal do Recife* uma série de artigos sobre as questões econômicas e bancárias, em que tem posto a nu as chagas que corroem nossa situação econômica, e aconselhando os meios, aliás conhecidos, mas desprezados, á que todos, governo, parlamento, e particulares, deviam exforçar-se para conjurar o mal. não o distinguiram, no entanto, quanto ao conteúdo, de seus colegas grandes proprietários.<sup>260</sup>

No caso das estradas de ferro, retomando o ano de 1857, além da veiculação de opiniões do engenheiro Milet, as fontes evidenciaram sua inserção política no Império, haja vista a concessão do privilégio de construir uma estrada de ferro do porto de Tamandaré à parte inferior do rio Una, reportada no relatório<sup>261</sup> do Ministro do Império em 1858. Em tal pasta ministerial encontrava-se o Marquês de Olinda, que, assim como Milet, era proprietário de engenhos na mata sul da Província de Pernambuco.

Ademar Benévolo, em *Introdução à História Ferroviária do Brasil* (1953), apontou a superposição de interesses políticos e econômicos na obra, mencionando a figura do Marquês de Olinda como natural de Água Preta e acionista da companhia empreendedora da RSF:

Água Preta era a terra do Marquês de Olinda (nasceu no Engenho Antas), cuja influência política para o empreendimento foi poderosa, além de ter sido um grande acionista da comanhia. A grande figura do regente era um dos jequitibás seculares da nossa política, vinha das lutas do Primeiro Império, e em 1857 voltou a ser presidente do consêlho de ministros.<sup>262</sup>

Os argumentos dados à época (1857) pelo engenheiro Milet, transcritos por Benévolo (1953), apresentavam motivos de ordem técnica para redirecionar a estrada quando da realização da 2ª seção da RSF – a partir do Cabo, via Escada, para alcançar Água Preta. Benévolo se referiu a Henrique Augusto Milet como engenheiro civil francês, agricultor e jornalista, pontuando que os escritos de Milet tratavam da lavoura da cana de açúcar, das obras públicas e das estradas de ferro. Benévolo ainda chamaria a atenção para críticas apresentadas por Millet no *Diario de Pernambuco* de 25 de julho de 1856 (BENÉVOLO, 1953, p. 193).

Essas críticas de 1856, que, conforme se observou do *Diario de Pernambuco* de 9 janeiro de 1857, foram reiteradas e acrescidas de outras pelo próprio Milet no ano

<sup>260</sup> *O Cearense* (CE), 13 de setembro de 1876.

<sup>261</sup> Relatórios disponíveis em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>.

<sup>262</sup> BENÉVOLO, 1953, p. 192.

de 1857, ainda que respaldadas por argumentos técnicos e de custos de construção, convergiam ao atendimento de uma trajetória específica. Assim, independentemente de representar uma escolha técnica, o caminho serpentearia (EISENBERG, 1977) a área de plantação de interesse não apenas do engenheiro, mas especialmente do senhor de engenho Milet.

Na primeira parte de sua crítica, Milet apontou que o segundo plano inclinado de Pernambuco detinha a possibilidade de escoar produtos e se deslocar através dos rios São Francisco e Jaguaribe:

Ora, esta provincia apresenta uma configuração especial e d'onde dimanava irresistivelmente o systema de meios de commnicação que lhe ha destinado a natureza: compõe-se ella de dous planos inclinados, o primeiro, que sobe rapidamente do nascente ao poente, desde a costa do mar até as cabeceiras dos rios *Capibaribe, Ipojuca e Una*; o segundo, que unindo-se ao primeiro, sobe de S. a N., das margens do *S. Francisco* as fraldas da serra do *Araripe*, onde divide esta provincia com a do *Ceará* e as aguas da ribeira do *S. Francisco* com as da ribeira do *Jaguaribe*. He regra geral que, executadas que sejam as vias de commnicação naturaes, o transito acompanha as aguas; por isso, em razão da sua posição especial, esse segundo plano, aliás pouco povoado e cultivado, tem varias direcções para o transporte de seus productos; o *S. Francisco*, para cujas margens he seu declivio natural, e de lá a navegação do rio ou da provincia da *Bahia*. A ribeira do *Jaguaribe*, com a qual confina a parte norte, e enfim as nossas ribeiras do *Capibaribe, Ipojuca e Una*, ou as dos rios alagoanos.<sup>263</sup>

Em contrapartida, no seu entendimento, o primeiro plano, aquele “que sobe rapidamente do nascente ao poente, desde a costa do mar até as cabeceiras dos rios *Capibaribe, Ipojuca e Una*”,<sup>264</sup> embora comportasse maior densidade populacional e a maior produção de riquezas da província, não tinha alternativas fluviais. Diante disso, para Milet, tornar-se-ia indispensável que as estradas de ferro promovessem a integração da produção desse primeiro plano aos portos, bem como que, em sendo uma estrada geral paralela ao mar, servisse de meio de defesa em caso de guerra e ataques pela via marítima:

Quanto ao primeiro plano inclinado, o qual comprehende onze das nossas treze comarcas, e constitue pela sua população e riqueza a quasi totalidade da provincia, não tem elle escolha para o transporte dos seus productos, os quaes hão de procurar necessariamente os nossos portos do litoral. Ora, do vertice desse plano inclinado, e ramificando-se ao infinito logo que attingem a região chamada matta, descem, acompanhando os nossos rios, até pouca distância do mar,

<sup>263</sup> *Diario de Pernambuco*, de 9 janeiro de 1857.

<sup>264</sup> *Diario de Pernambuco*, de 9 janeiro de 1857.

uma multidão de serras e serrotes, geralmente de formação primitiva, *Goseiss* e *Granito*, que continuos em toda a sua extensão, acabam ao aproximarem-se da costa por oiteiros argilosos desligados ou reunidos por batentes *Sevils* mui baixos e faceis de se atravessarem. Basta esta particularidade para ver-se que o nosso systema de vias ferreas não pode ser senão uma estrada geral parallela ao mar, e atravessando as diversas ribeiras, na altura do que os serrotes que descem do centro, já apresentam soluções de continuidade, e dahi ramificações que sobem pelas ribeiras dos principaes rios até os limites do plano inclinado. Esta estrada geral que atravessa os terrenos mais cultivados da provincia, e passa nas immediações de todos os centros principaes da população e commercio, mais cedo ou mais tarde, não pode deixar de ser executada pelo governo imperial, e prolongada nas suas provincias visinhas, pois, além de sua grande importância commercial para ligar as ramificações das diversas ribeiras, apresenta elle immenso interesse politico no caso de guerra maritima para conservação das communicações rápidas entre as diversas provincias e a capital do imperio.<sup>265</sup>

Firme no propósito de fazer ver a inviabilidade técnica de outra escolha que não a que estava propondo, bem como enfatizando a importância política e econômica da trajetória que ele defendia, Milet indicou expressamente os engenhos que deveriam ser servidos pela estrada de ferro, reforçando o ponto de partida de seu artigo, qual seja, o de que “nem sempre a linha reta he o caminho mais curto de um ponto a outro”:

Isto posto, trata-se de ligar por uma estrada de ferro o *Recife* com a ex-villa d’*Agua Preta*, sita na margem direita do rio *Una*; que direção deve tomar semelhante estrada? A solução do problema he claramente indicada pelas considerações acima expendidas: deve-se executar a parte da estrada geral da costa que vai do *Recife* para o sul até encontrar a villa d’*Agua Preta*. Querer procurar a linha recta, cortar as ribeiras dos rios e riachos nos lugares onde as serras e serrotes ainda são continuos e pedregosos, he ir de encontro a todos os principios da sciencia, a todas as conveniencias naturaes, he fazer uma estrada inteiramente artificial, mui dispensiosa, com escavações enormes, e na qual he preciso admitir grandes pendores que multiplicam as causas de ruina e exigirão avultada despeza de combustivel, uma estrada que não acha lugar em systema algum de vias ferreas para a nossa provincia, e que, no estado actual da região que atravessa a presente, além do mais, o inconvenientemente de passar por terrenos pouco cultivados e povoados, longe de todos os centros de população e commercio do sul da provincia, e por conseguinte, só terá para transportar, ao menos nos primeiros annos, productos insignificantes, e poucos ou nenhuns passageiros. Pelo contrario, a direcção natural acima indicada, a qual depois de atravessar o *Pirapama* no lugar onde o actual projecto quer atravessa-lo, segue pelos engenhos *Campo alegre*, *Algodoaes*, *Massagana*, *Meio*, *Penderama*, *Trapiche de Ipojuca*, *Boacica*, *Pindobinha*, *Caité*, *Genipapo*, *Bom Jardim*, *Anjo*, *Trapiche de Serinhaem*, *Machado*, *Pedra*, *União*, *Pererecas*,

<sup>265</sup> *Diario de Pernambuco*, de 9 janeiro de 1857.

*Mamucaba, Ilhetas, Mascate, Piabas, Jundia, Angicos, Suhe* e mais engenhos da margem esquerda do Una, pouca ou nenhuma dificuldade apresenta, pode ser feita sem grandes aterros nem excavações, com declivios inferiores a meio por cento donde resulta economia na conservação e no combustível, atravessa os terrenos mais povoados e cultivados da provincia, passa junto de todos os centros da população e commercio do sul da provincia, *Ipojuca, Nossa Senhora do Ò, Serinhaem, Rio Formoso, Barreiros*, e offerece desde já productos de passageiros. Além disto, com uma ramificação de menos de quatro leguas na margem esquerda do Ipojuca ramificação que prolongada ao depois até *Gravatá*, tomará todo o commercio da Catinga, alcançará a villa da *Escada*, e com outra ramificação de uma legua apenas, pelos terrenos planos que se estendem de *Mamucaba* a *Tamandaré* terá a sua disposição esse porto, o melhor de toda a provincia, ficando dest'arte habilitada a transportar das matas d'*Agua Preta* os generos pesados, cujo valor não he suficiente para pagar a despeza de combustível até o *Recife*, mas podem admittir a despeza da descida da ribeira do Una e embarcar em Tamandaré, hoje para portos do imperio, e breve para todos os portos do mundo, pois mais cedo ou mais tarde, o governo não poderá deixar de conceder a Tamandaré o privilegio da exportação direta.<sup>266</sup>

Os argumentos de cunho científico do engenheiro Milet, naqueles anos de 1856 e 1857, davam respaldo aos interesses econômicos do senhor de engenho Milet. Além disso, surgiam num período em que a documentação evidenciou atitudes concretas do político Milet.

*O Liberal Pernambucano*, de 27 de novembro de 1855, e o *Diario de Pernambuco* do dia anterior, de 26 de novembro de 1855, publicaram sobre a possibilidade de Milet ser candidato a membro da Assembleia Provincial de Pernambuco: o primeiro periódico rechaçava uma recomendação da candidatura de Milet veiculada pelo segundo periódico no dia anterior.

Na primeira página, coluna COMUNICADOS, sob o título *Uma candidatura*, o *Diario de Pernambuco* publicou elogios a Milet, atribuídos ao assinante *O eleitor de S. Antonio*. O texto destacava a atuação de Milet enquanto engenheiro civil, reportando-se aos projetos de caminho de ferro e de dois canais, obras que atenderiam escoamento de produção e transporte de passageiros, dinamizando a navegação interna no litoral sul da Província. A abertura dos canais, segundo veiculado pelo periódico, seria a expensas do governo, enquanto o caminho de ferro ficaria ao encargo da companhia de vapores:

Apresentamos ao corpo eleitoral dos dignos senhores eleitores da provincia o Sr. Henrique Augusto Milet, para que seja eleito deputado

<sup>266</sup> *Diario de Pernambuco*, de 9 janeiro de 1857.

provincial. Diremos duas palavras em abono desse candidato, que em nossa opinião, merece os nossos suffragios e tem titulos para tanto. Engenheiro Civil, tem mostrado aptidão no desempenho de suas funções, e ahi prestado serviços relevantes. Se a sua intelligencia e illustração estivessem ainda em duvida, citariamos os seus escriptos. Não enfadaremos os leitores, com a minuciosa exposição dos serviços que tem prestado a provincia, durante o exercicio do seu emprego, apenas tocaremos nos mais modernos, porque os outros são bem conhecidos. Por conta do governo vão abrir-se dous canaes. Um entre o rio da Mangabeira (o braço de Serinhaem) e o rio do Passo (braço do Rio-Formoso). O outro consiste na canalisação do braço chamado Arequindá – até atraz da magnifica enseada de Tamandaré, onde a companhia de vapores costeiros vai construir um pequeno caminho de ferro para levar os generos vindos pelos rios e canaes até o seu trapiche de Tamandaré. Assim teremos um specime de caminho de ferro e algumas leguas de navegação interna de que tanto precisamos, e que evitarão os perigos das barras de Serinhaem e do Gamella. No meio dos justos louvores que devem ser tecidos por tão uteis emprezas, encontrar-se-hão os nomes da companhia, do governo e do Sr. Milet, que foi quem lembrou e orçou as obras, e não descansou enquanto não foram ellas decididas.<sup>267</sup>

Essa publicação provocaria nota de repúdio no dia seguinte, veiculada por *O Liberal Pernambucano*, de 27 de novembro de 1855 e a polêmica acerca do político Milet seguiria. Este teve sua resposta publicada pelo *Diario de Pernambuco* de 01 de dezembro de 1855 e, por conseguinte, rebatida em *O Liberal Pernambucano* de 04 de dezembro de 1855.

Na resposta de Milet, declarou que seria até mais pernambucano do que os que ali eram nascidos, posto que assim o era por “vontade e não ao acaso” e, desse modo, pretendia “usar sem excepção alguma de todos os direitos políticos” que lhe eram dados pela Constituição do Império.

Meses depois, constou na ata da sessão de 6 de agosto de 1856 da Câmara dos Deputados, publicada no *Correio Mercantil* (RJ) do dia 7 de agosto de 1856, dentre os expedientes recebidos, um requerimento “do engenheiro civil Henrique Augusto Milet, pedindo que se declare se os estrangeiros naturalizados podem ser deputados provinciaes”. O expediente foi encaminhado à comissão de Constituição daquela Câmara dos Deputados sediada na Corte do Império.

O pano de fundo do político e do senhor de engenho Milet permaneceu aquecendo os opinativos do engenheiro Milet acerca da direção a ser trilhada pela 2ª sessão da estrada de ferro da RSF. Isso ocorria enquanto ainda estavam sendo envidadas

<sup>267</sup> *Diario de Pernambuco*, 26 de novembro de 1855.

as obras da 1ª seção da RSF. Os pareceres de Milet eram veiculados não só na Província de Pernambuco, mas conseguiram espaço na opinião pública da Corte, onde o *Correio Mercantil* (RJ), em 21 de fevereiro de 1857, publicou que “a direção que deve seguir a estrada de ferro d’Água-Preta era assumpto discutido entre o engenheiro representante do governo imperial e o engenheiro civil Milet”.

Em idêntico sentido, a do *Correio da Tarde* (RJ), de 23 de junho de 1857, veiculou na coluna INTERIOR (página 2, parte relativa a *Pernambuco*), noticiou-se o seguinte:

A nossa estrada de ferro vai progredindo com rapidez; estou convencido que em Outubro dará princípio ás suas viagens em direcção á comarca do Cabo; é agora um passeio infallivel de muita gente ir, aos domingos e dias santos, visitar os telheires onde existem os wagons, já quasi todos promptificados; mas o maior numero de pessoas entendidas reprovam a direcção do plano primirivo até Agua Preta, e applaudem a indicação do engenheiro Milet como a mais conveniente e lucrativa para a companhia. E na verdade, o plano indicado por Milet é sem contestação o melhor, por passar a estrada em districtos muito povoados, cobertos de bellos engenhos, e em terreno de planicie, onde com pequena despeza a companhia poderá fazer correr os carris; ao passo que o plano primitivo, tendo apenas a vantagem de poupar poucas milhas, é muito mais dispendioso, e levará muito tempo á companhia antes que possa fazer os trabalhos precisos para assentar as linhas.<sup>268</sup>

A notícia prosseguia referindo-se ao “conhecimento prático dos terrenos” que o engenheiro detinha da Província, utilizando como argumento de reforço o citado conhecimento prático do engenheiro Milet:

A opinião do engenheiro Milet para mim tem muito peso pelo seu conhecimento pratico dos terrenos desta provincia; e depois que vi realisar-se a perda do vapor Marquez de Olinda, perda que elle prognosticou à Companhia Pernambucana por ter mandado construir esse vapor com dimensões maiores do que as comportava a capacidade de nossos portos, fiquei prestando muita atenção aos seus raciocinios em questões de engenharia.<sup>269</sup>

As discussões técnicas, embaladas por disputas políticas e econômicas continuariam seu curso, sem que a trajetória da RSF defendida por Milet fosse a escolhida. Além dos opinativos e debates, eram publicados através do *Diario de Pernambuco* os atos oficiais do Governo da Província e que documentam a mesma

<sup>268</sup> *Correio da Tarde* (RJ), 23 de junho de 1857.

<sup>269</sup> *Correio da Tarde* (RJ), 23 de junho de 1857.



querela. O desfecho da contenda, visto através desses documentos oficiais, deu-se quando Milet apresentou requerimento<sup>270</sup> e foi dispensado da repartição de obras públicas em 1857, conforme *Expedientes de governo* de 4 de julho (*Diario de Pernambuco, Parte Oficial*, 15 de julho de 1857): “Dita – [Portaria] Concedendo a Henrique Augusto Milet, a demissão que pedido do lugar de engenheiro da repartição de obras publicas. - Fizeram-se as necessarias communações”.

Milet seguiu à Corte ainda naquele mês de julho de 1857 (*Diário de Pernambuco*, edição n. 172, página 1, vapor inglês *Thamar*) e a sua demissão foi veiculada em periódico da Corte, o *Correio da Tarde* (RJ), de 11 de agosto de 1857, coluna INTERIOR:

Mr. Milet, engenheiro ao serviço da provincia e cidadão naturalizado, pediu e obteve demissão do logar, em consequencia de ser sido nomeado chefe interino da repartição das obras publicas outro indivíduo sem as habilitações e antiguidade precisas para occupar esse logar, preterindo-se mui de proposito Mr. Milet e fazendo-se-lhe com isso grave injustiça.<sup>271</sup>

Nas publicações que circularam na Corte através do *Correio da Tarde* (RJ) e que foram acima transcritas (junho e agosto de 1857), era valorizado o engenheiro Milet, enfatizado o seu “conhecimento prattico” (junho de 1857) e “as habilitações e antiguidade” (agosto de 1857) das quais era detentor. A trajetória que seguiria a RSF a partir de 1858, quando seriam iniciados os trabalhos da 2ª sessão a partir do Cabo, não observaria as opiniões de Milet. Entretanto, o embate fomentou, na Província de

---

<sup>270</sup> Milet já fora designado antes de janeiro de 1857 para assumir interinamente a responsabilidade de diretor da repartição de obras públicas da Província, quando de afastamento do então diretor, o engenheiro Francisco Raphael de Mello Rego. Todavia, diante de representação da câmara de Serinhaém, o Presidente da Província oficiou o diretor da repartição, engenheiro Francisco Raphael de Mello Rego, para que se manifestasse acerca do opinativo de Milet. A resposta do diretor, dada aos 27 de janeiro de 1857 (*Diario de Pernambuco* de 30 de janeiro de 1857, *Parte Oficial*), discordou de todos os argumentos apresentados por Milet, inclusive os de ordem técnica. Um comunicado de Milet, datado de 04 de fevereiro de 1857 e publicado na edição n. 31 do *Diario de Pernambuco* de 9 de fevereiro de 1857, rebateu as críticas, inclusive técnicas, prestadas pelo diretor da repartição onde o próprio Milet trabalhava: “Por maior que seja o acatamento, que me mereçam as opiniões do engenheiro, que representa o governo geral junto á companhia da estrada de ferro d’Agua Preta, e he, ao mesmo tempo director da repartição a qual pertenco, não posso deixar sem resposta a informação”. Seria uma questão de tempo para que, havendo ocasião, Milet apresentasse requerimento a fim de deixar suas atividades de engenheiro naquela repartição. Com o afastamento do diretor para tratamento da própria saúde (ato oficial publicado na edição 149 do *Diario de Pernambuco*) e a nomeação de diretor interino de engenheiro mais moderno e menos qualificado do que Milet (engenheiro Pedro de Alcântara dos Guimarães Peixoto), designado em expediente datado de 1º de julho de 1857 (ato oficial publicado na edição n. 159 do *Diario de Pernambuco*), Milet teve seu pedido de demissão deferido em expediente datado de 4º de julho de 1857 (ato oficial publicado na edição n. 159 do *Diario de Pernambuco*).

<sup>271</sup> *Correio da Tarde* (RJ), 11 de agosto de 1857.

Pernambuco e na Corte, a opinião de que os conhecimentos teóricos e práticos guardavam relação de interdependência em matéria de engenharia de estradas.

#### Capítulo 4.

### A COMPOSIÇÃO HUMANA NAS FRENTES DE TRABALHO DA 1ª SEÇÃO DA RSF: DESENHANDO O CENÁRIO.

Visitei as oficinas da Companhia, indo do Cabo até lá e voltando em vagon. Estão muito bem montadas para obra de carpintaria, e sofrivelmente para a de ferro. Tem 40 trabalhadores nacionais e 20 e 25, sendo os 100 serventes em- pregados nas oficinas e dependencias todos nacionais. O Penniston disse-me que está organizando uma escola para ensinar diferentes officios. Ha maquinas: de aplainar passando uma taboa ordinaria 2 vezes uma por cada banda; outra para fazer as juntas das taboas; verruma; goivas; 3 serras circula- 2 maiores e 1 menor e outra vertical, pequena e es res treita para cortar em curva; tomos: para parafusos; para pecas pequenas; duplo para grandes, e outro para as medias verruma, e 2 plainas para ferro uma vertical e outra horizontal, sendo esta para pecas grandes. O motor é de 25 podendo elevar-se a 40 cavalos. Tem 4 forjas, e um poço de que e tira agua para caldeira do motor, e tanque das locomotivas Vi um estrado de ferro montado sobre trilhos, assentes mas oficinas, para levar e trazer ás oficinas os carros dos ar mazens e os trilhos da estrada. Tem um ventilador para todas as forjas. Os vagon fazem-se de camassari, madeira das matas de Pernambuco, que dura muito e nao fende.<sup>272</sup>

Nos diários de viagem do Augusto Soberano, Imperador Dom Pedro II, ficaram registradas suas impressões do dia 1 de dezembro de 1859. Naquele dia, véspera de seu aniversário natalício da trigésima quarta primavera, andou na 1ª seção da RSF e apontou suas impressões. Das linhas do excerto acima transcrito, 2 referências genéricas aos trabalhadores, seguidas de um inventário detalhado de instrumentos e maquinário da oficina<sup>273</sup>, bem como a indicação do uso de madeira das matas pernambucanas.

<sup>272</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 73.

<sup>273</sup> Em artigo publicado nos anais do XI Encontro Estadual de História da ANPUH-PE, a perspectiva de “panóptico” que se tinha a partir da sede da administração das oficinas da RSF foi analisada tomando-se

A construção da estrada de ferro na Província de Pernambuco alimentara o imaginário da modernidade e do progresso e era erguida com as diretrizes de engenheiros, mas à exceção dos números genéricos, pouco se referiam os documentos oficiais acerca dos trabalhadores da 1º seção da RSF, que iniciara os trabalhos aos 7 de setembro de 1855 e teria a autorização para inaugurar o trecho de 31,5 km entre Cinco Pontas (Recife) e Cabo dia 8 de fevereiro de 1858.

No presente capítulo, o desfecho dessa empreitada e a pergunta que suleou a pesquisa encontram suas possíveis soluções. Uma digressão acerca do mercado de trabalho e da mão de obra existente à época em Pernambuco, bem como seus variados estatutos, foram objeto da análise. Inclusos nesse fluxo de trabalhadores, recrutas e desertores submetidos à expropriação da liberdade pela coerção estatal também integraram essas fileiras de mão de obra da 1ª seção da RSF.

A engenharia seguiria sendo estruturada no âmbito civil. Abandonaria a caserna e, sem deixar de lado teoria e prática, iria se apropriar de conhecimentos outrora próprios dos artífices. O trabalho de oficiais carpinteiros, ferreiros, pedreiros permaneceria indispensável. Todavia esses artistas seriam coordenados pelos engenheiros. O engenheiro era responsável por calcular as dimensões, as alturas, as aplicações e outras regras, assinando, ao final, a autoria das ditas “obras de arte” – pontes, túneis, etc.

O domínio técnico do ofício e a transmissão de conhecimento desse ofício, inicialmente vivenciado nas oficinas dos mestres, deixava esses espaços e, enquanto a engenharia se tornaria predominantemente civil, a prática dos profissionais artífices era engajada e aquartelada.

O Estado cuidava da instrução pública e detinha o papel de amparar órfãos e pobres. Estes deveriam aprender algum ofício útil que posteriormente lhes garantisse o sustento, o que deveria dar zelo e gosto pelo trabalho. Em retribuição à assistência estatal, deveriam servir ao governo.

---

por fonte imagens do daguerreotipista ao qual Dom Pedro II faz menção em seus diários de viagem à Província de Pernambuco (SANTOS, Renata Conceição Nóbrega A natureza e o homem nas imagens de Auguste Stahl (1855-1858). In.: *Anais do Encontro Democracia e Diversidade: produção e socialização do conhecimento histórico*. XI Encontro Estadual de História da ANPUH de Pernambuco. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2017. p. 2090-2109). Imagem da locomotiva e das oficinas do Engenho Barbalho, de onde se visualiza a casa de administração ao alto das oficinas, que se encontram no fundo do acervo digital da Biblioteca Nacional/RJ e que foram ampliadas e anexadas a esta dissertação.

Nesse cenário, o recrutamento de pessoas a fim de serem engajadas às forças imperiais representou não só o preenchimento das frentes de serviço militar, mas um dos modos estatais de formação de mão de obra especializada. O recruta era expropriado de sua liberdade, mesmo que tivesse nascido livre. Era forçado pelo próprio Estado a aprender, aprimorar ou desempenhar um ofício durante anos.

#### **4.1 Trabalhadores brasileiros, nascidos ou não: recrutar, engajar e produzir.**

A análise<sup>274</sup> dos fatores econômicos, políticos e sociais da Província de Pernambuco, sua inserção no Império do Brasil e na economia mundial naquele momento histórico da construção da 1ª seção da estrada de ferro RSF (1855-1858) revelou elementos que compunham o aproveitamento da mão de obra de recutas no empreendimento. Esses recutas, seja por isenção legal, seja na condição clandestina de desertores, constaram dos documentos examinados e confirmaram a hipótese de fluidez dos estatutos de liberdade e escravidão de que gozavam os trabalhadores.

O privilégio de construção e exploração da RSF foi concedido através do Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1852, que se reportava à regulamentação do Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, onde se encontrava a modalidade de capitalização de recursos, as facilidades de importação de materiais e de acesso às terras por desapropriação, bem como os prazos de concessão e exploração da ferrovia e os modos de contratação de mão de obra. De acordo com o regulamento, era vedada a utilização de escravos, incentivando-se a contratação de nacionais, mediante isenção do recrutamento ou dispensa do serviço ativo na Guarda Nacional (art. 1º, § 9º):

A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construção e costeio do caminho de ferro se não pessoas livres que, sendo nacionais, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço ativo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos úteis e industriais.

---

<sup>274</sup> O capítulo 01 abrangeu o exame das dinâmicas da plantação de açúcar, a venda interprovincial de escravos e, com ela, um fluxo de decréscimo populacional de escravos no Norte em relação ao Sul do Império do Brasil, além da proibição do tráfico de trabalhadores africanos, bem como o óbito significativo de pessoas na Província de Pernambuco em decorrência de cólera-morbo a partir de 1856, primeiro ano efetivo de execução de obras da RSF.

A Província de Pernambuco naquele momento, sob o prisma do mundo do trabalho, estava predominantemente associada ao cultivo da cana de açúcar e aos trabalhadores a ela atrelados e que guardavam estatutos jurídicos formais de escravos ou livres. Aquela *laboring landscape*<sup>275</sup> seria integrada por novas tecnologias a vapor, seja pelo incremento do maquinário<sup>276</sup> da agroindústria açucareira, seja pela promessa de encurtamento de distâncias através das estradas de ferro que rasgariam o interior do continente, abraçando-o ao mar Atlântico.

A população dita ‘livre’ estava em crescimento e representava salários menos expressivos se comparados aos pagos nos Estados Unidos ou na Inglaterra, o que desonerava ainda mais o capital estrangeiro. Na primeira página do *Diário de Pernambuco* de 14 de junho de 1852, a coluna INTERIOR noticiava os altos custos do jornal (diária) de um “jornaleiro” das estradas de ferro:

O exemplo dos Estados-Unidos he animador, porque os jornaes não são ali mais baratos do que entre nós. Lobet, Miguel Chevallier, affirmam que são elevadissimos, o triplu dos da Europa, ao Sr. Sérgio Teixeira de Macedo, nosso ministro nesse paiz, por annos, ouvimos que não se paga lá o serviço diario de um escravo por menos de r\$1:800. (...) Assim o trabalho do que commumente se chama jornaleiro, isto he, o trabalho incomparavelmente mais importante nas estradas de ferro, custa, nos Estados Unidos, quasi o dobro do que no Brasil.

O padrão remuneratório do trabalhador brasileiro se manteria, embora para o mercado local as obras públicas e de interesse público, a exemplo da RSF, incrementariam os pagamentos de jornais, o que foi reportado no relatório<sup>277</sup> apresentado pelo Presidente da Província de Pernambuco José Bento da Cunha e Figueiredo à Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco, quando da abertura da sessão ordinária de 1856.

Ali comunicou a criação de uma “companhia de Operarios”, destinada ao saneamento público, à limpeza dos espaços públicos e ao aterro de alagados. No *Documento n. 12*, anexo ao relatório, o administrador da companhia de Operários, João dos Santos Porto, apresentou um “conciso relatório do serviço de aceio das ruas” relativo ao período de julho de 1855 a abril de 1856, onde foram registrados os valores

<sup>275</sup> Tendo em conta o substrato teórico de Thomas D. Rogers (2009).

<sup>276</sup> O Decreto n. 1053, de 13 de outubro de 1852, por exemplo, concedeu aos empreiteiros ingleses da RSF, Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, a exploração exclusiva, por 10 anos, de construção e venda de aparelhos por eles desenvolvidos e destinados ao fabrico de açúcar.

<sup>277</sup> Relatórios disponíveis em <http://www-apps.crl.edu/brazil/>

pagos a “trabalhadores livres” e a “escravos” a partir de julho de 1855, bem como a elevação de tais valores a partir de fevereiro de 1856, em virtude de um aumento que, segundo o administrador, foi obrigado a dar:

Dividi esta comapnhia por freguezias, para melhor regularidade do serviço. O numero dos apontadores e trabalhadores tem sido variavel, principalmente dos ultimos, cuja differença se nota nas folhas de férias, que semanalmente envio a camara municipal. Fixei para apontadores o estipendio de mil reis diarios; para os trabalhadores livres o de setecentos e vinte reis, e para os escravos seiscentos e quarenta reis; mas fui obrigado a elevar no mez de fevereiro findo estes salarios da maneira seguinte: os apontadores a mil e duzentos reis diarios, e os trabalhadores em geral a oiocentos reis, em consequencia da falta de operarios devida não só a epidemia reinante, como a mediania do jornal.

Naquele mesmo ano, em dezembro de 1856, o governo da Província de Pernambuco autorizou aumento no pagamento de determinadas categorias de trabalhadores do Arsenal da Marinha. A proposta inicial de aumento contemplava profissionais carpinteiros, calafates polieiros e ferreiros. O documento evidenciou que o mercado de trabalho desses profissionais se manteve em crescente aquecimento no período de construção da primeira seção da RSF:

Ao inspector do arsenal da marinha, autorisando-o em vista de sua proposta, a augmentar com 300 réis diarios as gratificações que actualmente percebem, não só os mestres, contramestres e mandadores e primeiros officiaes das officinas de carpinteiros, e calafates daquelle arsenal, mas tambem de mestres das de polieiro e ferreiro. – Communicou-se á thesouraria de fazenda.<sup>278</sup>

Ainda assim, em cotejo ao mercado europeu, os jornais dos brasileiros permaneciam vantajosos, de modo que a companhia inglesa empreendedora da RSF se locupletaria desse custo mais baixo da mão de obra local. Além disso, conservaria a vantagem de exclusividade de exploração da linha quando estivesse em funcionamento, sem se esquecer de que o investimento fora garantido através de juros governamentais. Em arremate, o capital inglês também contava com a isenção legal de tarifas sobre importação de bens de construção e manutenção da ferrovia. Além da isenção, essa

---

<sup>278</sup> Ato oficial referente aos expedientes de governo de 03 de dezembro de 1856, *Diario de Pernambuco*, 6 de dezembro de 1856.

balança comercial mantinha aquecida a produção inglesa no setor, já que o ferro e o carvão, dentre outros bens isentos, eram oriundos substancialmente da Inglaterra.<sup>279</sup>

Em termos populacionais, conforme se examinou no capítulo 1, as estimativas da população brasileira para os anos de 1850, 1854 e 1860 eram, respectivamente, de 8.000.000, de 7.677.200 e de 8.448.000 de pessoas, independentemente da condição civil desses habitantes (livres ou escravos).<sup>280</sup> Na província de Pernambuco, os dados estimados se referiam apenas ao ano de 1854 e apontavam um total de 950.000 habitantes, o que representava a quarta maior população do Império<sup>281</sup> e, dentre as quatro, a mais próxima ao acesso marítimo europeu.

Em 1872 foram levantadas estatísticas oficiais por determinação imperial, de modo que os dados oficiais dos anos anteriores poderiam ser catalogados por documentos não sistemáticos, a exemplo dos Relatórios dos Presidentes das Províncias. Peter Eisenberg<sup>282</sup> estimou a população de escravos em Pernambuco para os anos de 1839, 1842, 1855 e 1872, respectivamente, nos índices de 23,6%, 22,7%, 20,9% e 10,6%, representando, entre 1855 e 1872, decréscimo de 50% de escravos, embora o total da população (livre e escrava) tenha permanecido em ascensão.

A partir de 1830, houve o incremento do setor primário nacional com as plantações de café do Sul do Império (províncias de São Paulo e Minas Gerais). O café e o açúcar seriam, pois, os dois produtos de maior relevância nas exportações brasileiras do período.<sup>283</sup> Com o aumento da repressão ao tráfico de trabalhadores africanos deportados<sup>284</sup> após o *Bill Aberdeen Act* (1845), a expansão da produção cafeeira contribuiria no fluxo de trabalhadores do Norte açucareiro ao Sul cafeeiro.

<sup>279</sup> Ver HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.

<sup>280</sup> Tabela do censo histórico estimado de 1550 a 1870 disponível em <[www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censohistorico/1550\\_1870.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censohistorico/1550_1870.shtm)>.

<sup>281</sup> Atrás apenas de Bahia, Rio de Janeiro (onde estava a Corte) e Minas Gerais. JANCSÓ, Istiván (org.). *Cronologia de história do Brasil monárquico: 1808-1889*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2000, p. 2.

<sup>282</sup> EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910*. Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977, p. 170.

<sup>283</sup> Tanto a produção de açúcar quanto a de café cresceram na primeira metade do século XIX, embora no caso do primeiro o preço tenha caído. O único período em que há um decréscimo de produção de açúcar é entre os anos de 1856-1860. Em 1826-1830, a produção de açúcar era de 54.796 toneladas, mantendo-se em crescimento até 1851-1855, quando atingiu 127.874 toneladas, caindo para 98.864 toneladas entre 1856-1860. A produção de café para os anos de 1826-1830 foi de 25.680 toneladas, alcançando 150.840 toneladas entre 1851-1855 e mantendo o crescimento para 164.160 toneladas entre 1856-1860. Ver EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910*. Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977, p. 34-35.

<sup>284</sup> A terminologia “trabalhadores africanos deportados” foi proposta no Encontro de Dakar, em novembro de 2016, na primeira edição das Oficinas de Pensamento, onde participaram estudiosos associados às



A industrialização seria outro fator de liberação de mão de obra na composição do processo produtivo do açúcar, o que também concorreu para o envio gradual de ‘braços’ escravos ao café e fomentou o tráfico interprovincial, cujo auge se daria em 1870,<sup>285</sup> o que não significou, conforme analisado no capítulo 1, uma mudança nos padrões de exploração de mão de obra nas plantações açucareiras do Norte do Império, mantendo-se a dinâmica da plantação numa moldura semelhante, conservadora de permanências dos tempos coloniais.

O mercado de trabalho em Pernambuco, nos anos de 1855-1856, notadamente em seus centros urbanos próximos ao litoral, contaria com perda substancial de pessoas em decorrência de epidemias de cólera-morbo e de febre amarela, que aumentaram em três vezes o número de óbitos na província, incluindo-se nessas estatísticas fatais o falecimento do Engenheiro em Chefe da RSF, Michael Andrews Borthwick.

Dessa forma, mesmo mantidas as vantagens em termos econômicos e políticos, os empreendedores ingleses da RSF aparentemente enfrentariam essas questões em matéria de contratação de trabalhadores. A esses acontecimentos poderia se somar uma suposta dificuldade de se ter pessoas com o domínio técnico necessário à execução da obra, ou seja, mão de obra especializada em construção de ferrovias.

#### **4.2 Quebras contratuais e o recrutamento militar na composição das *laboring landscapes* no Norte do Império do Brasil: violando as regras e mantendo as práticas, enquanto não se editam novas regras para antigas práticas.**

Nessa pesquisa, foram analisados os arranjos de realidade que poderiam solucionar a questão da mão de obra contratada para trabalhar na construção da primeira

---

propostas de estudos pós-coloniais e de descolonização do Professor Achille Mbembé. O evento foi noticiado, dentre outros, no *Le Monde Afrique*, de 28 de outubro de 2016.

<sup>285</sup> Peter Eisenberg assinala que “a maior rentabilidade do setor cafeeiro, permitiu que os cafeicultores suplantassem a oferta dos senhores de engenho no que se refere a escravos, e depois de 1850 Pernambuco passou a exportar escravos para o Sul. O tráfico interprovincial de escravos floresceu durante três décadas – de 1850 a 1880. Os cultivadores de cana vendiam seus escravos em pequenos lotes, cada ano, para cobrir os débitos com seus agentes de Recife, e 760 escravos saíram em média por ano, legalmente, da província (...). Como os escravistas tivessem que pagar uma taxa de saída de 100 mil-réis por escravo, após 1852, e de 200 mil-réis depois de 1859, muitos escravos foram contrabandeados para o sul. Assim, o total efetivamente embarcado seria, provavelmente, de 1.000 a 1.500 escravos por ano” (EISENBERG, Peter L. *Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910*. Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977, p. 174. Ver também EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982, p. 26-28.

seção da RSF (1855-1858) e se apresentaram como possibilidade de solução quebras contratuais e legais toleradas e garantidas pelas próprias autoridades governamentais.

Anunciou-se em jornal a pretensão de se alugar escravos para o trabalho na ferrovia. Em 07 de julho de 1857, no *Diario de Pernambuco*, publicou-se que “a pessoa que tiver escravos e quiser alugar para trabalhar na estrada de ferro, pagando-se mil rs. por dia” deveria se dirigir à rua Estreita do Rosário, nº 23, segundo andar.<sup>286</sup> No ano seguinte, um proprietário anunciava ter seu escravo fugido por motivo de trabalhadores da estrada de ferro o terem “desencaminhado”.<sup>287</sup>

Mesmo antes da construção da estrada de ferro, as obras públicas atraíam trabalhadores e se apresentavam como espaço de refúgio e resistência alternativa àqueles cujo estatuto jurídico era de escravidão e restrição de liberdade.<sup>288</sup>

Anos antes, na página 3 do *Diário de Pernambuco* de 11 de março de 1854, circulou em AVISOS DIVERSOS uma nota de proprietário do escravo Rogerio que, segundo seu dono, era um exímio trabalhador em obras de estradas e quaisquer outras que contratassem jornaleiros para execução:

Nos fins do mez de setembro do anno próximo passado, desapareceu do engenho S. Rita, freguezia de S. Lourenço da Matta, um escravo mulato de nome Rogerio, que representa ter 22 annos de idade pouco mais ou menos, com os signaes seguintes: baixo, secco do corpo, rosto redondo, principiando a barbar, com falta de dentes na frente, cabellos crespos porem soltos, com a côr um tanto acastanhada, tendo os olhos quasi da mesma côr, pernas finas com um geito de zaibas, pés um pouco apalhetados: roga-se portanto a todos os senhores occupantes em fabricar novos edificios, que admittem alguns jornaleiros que queiram observar se entre elles apparece algum com os signaes acima referidos: assim como também os senhores que costumam crear vaccas em seus sitios para o que tem elle muita propensão, aos senhores factores de estradas, ou em outras quaesquer obras em que possa elle ser admittido como jornaleiro, que hajam de o apprehender e entrega-lo na praça da Boa Vista ao Sr. José Affonso Ferreira, ou conduzi-lo ao mencionado engenho S. Rita a entregar a seu senhor abaixo assignado, que receberá a gratificação de 59\$rs. Adverte-se que este mulato, ha 5 annos passados andou fugido e esteve a titulo de forro occulto nos suburbios desta praça. José Luiz de Andrade Lima.

<sup>286</sup> MELO, Josemir Camilo de. A primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway. Recife: Cepe, 2016, p. 225.

<sup>287</sup> *Diario de Pernambuco*, 27 de setembro de 1858.

<sup>288</sup> Quanto à comunicação desses estatutos e a precária liberdade dessas pessoas, CHALHOUN, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

Em todo caso, os indícios<sup>289</sup> de trabalho de cativos na RSF, em desobediência à lei de concessão, constituiriam um elemento que, por si só, não necessariamente solucionaria o problema da mão de obra especializada. Além de abrir caminhos e picadas nas matas, era necessário entender da drenagem de terreno, da marcação orientada por ângulos e deveriam ser realizadas as medições para fixação de dormentes e trilhos, o que exigiria noções de carpintaria, topologia, fundição, dentre outras.

Em manual de engenharia publicado no ano de 1892, o engenheiro civil José Gonçalves de Oliveira, a partir de experiências práticas de seus trabalhos anteriores, a exemplo de uma estrada por ele traçada em 1878, elencou as especificidades e serviços necessários ao levantamento de um traçado de estrada de ferro. Mesmo nas atividades preliminares de mero levantamento, quanto às especificidades da mão de obra, Oliveira apontou no seu *Traçado das Estradas de Ferro no Brazil* (1892) quantitativos estimados e atribuições a serem exigidas, ficando ao encargo do feitor, dentre outras coisas, “engajar trabalhadores”:

Uma secção de exploração completa compõe-se do respectivo chefe, de 1 ajudante de 1ª classe e 1 de 2ª, 2 conductores, 1 feitor e 26 trabalhadores. (...) O feitor de uma secção de exploração é um empregado subalterno, cujas funções reclamam predicados nem sempre reunidos no mesmo indivíduo. É preciso que o feitor seja zeloso, dócil, inteligente, discreto, energico, activo e sobretudo honesto. O feitor é Chefe do pessoal inferior. Distribue os camaradas segundo os serviços de cada dia, e faz cumprir as ordens dos Engenheiros. É o intermediario entre os Engenheiros e os trabalhadores, com quem convive; tendo apezar d’isso de se fazer sempre respeitar por elles. É o guarda e elador de todo o material da secção; policia o acampamento, fiscalisa o trato dos animais de transporte, faz reparar os estragos do trem ordinario do serviço, e, quando sua presença na secção é dispensável, parte em demanda de provisões de boca, ou vae engajar trabalhadores, si d’elles ha falta.<sup>290</sup>

Quanto às especificidades técnicas de construção de estradas de ferro, a pesquisa de Almir Chaiban El-Kareh, em *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro Pedro II (1855-1865)* destacou que

(...) a construção da estrada implicava na preparação o terreno e do leito da estrada, colocação dos trilhos sobre os dormentes, canalização das águas fluviais através de bueiros, drenagem de pântanos,

<sup>289</sup> Nesse sentido, Josemir Camilo de Melo (2016, p. 225) se referiu ao “temor das autoridades inglesas de que a construção da RSF empregasse trabalhadores escravizados, como cobrava o cônsul Mr. Cowper em carta dirigida ao secretário da RSF, Mr. Bellamy”. Melo, neste particular, analisou epístola mantida entre Mr. Cowper e o secretário da Companhia da RSF, datado de 28 de maio de 1856).

<sup>290</sup> OLIVEIRA, 1892, p. 78-9.

construção de pontes, abertura de túneis, aterros, cortes nas montanhas, além de problemas relativos à segurança, como sinalização, cercas, telegrafia, etc.<sup>291</sup>

Dentre as hipóteses de contratação previstas no § 9º, art. 1º, do Decreto nº 641/1852, havia a isenção do recrutamento ou dispensa do serviço ativo na Guarda Nacional, o que sinalizaria uma possibilidade de solução da carência de mão de obra especializada, na medida em que não se evidenciou da documentação analisada a contratação de estrangeiros para construção. Além disso, a opção poderia ser atrativa ao trabalhador, pois, caso não se submetesse ao trabalho na estrada, embora fosse detentor da condição formal de livre, seria levado à caserna e teria sua liberdade expropriada pelo próprio Estado.<sup>292</sup>

Fazendo-se uma digressão acerca do ingresso de trabalhadores estrangeiros para trabalharem na 1ª seção da RSF, averiguou-se a possibilidade de ter atuado nesta fase da obra grupo de estrangeiros em relação ao qual Josemir Camilo de Melo<sup>293</sup> se referiu para estudar conflitos havidos entre trabalhadores e dirigentes da companhia.

O pesquisador destacou uma greve de trabalhadores belgas ocorrida em 1858, remetendo à contratação de 238 europeus, dentre eles os referidos belgas, que teriam sido “contratados por Mr. Furness para substituir os trabalhadores britânicos vítimas do cólera” (2000, p. 174). A insatisfação com as diárias oferecidas teriam sido o motivo da insurgência dos trabalhadores estrangeiros, o que ocorreria logo na chegada desses trabalhadores a Pernambuco. A documentação referida pelo autor,<sup>294</sup> datada de 25 de

<sup>291</sup> EL-KAREH, 1982, p. 63.

<sup>292</sup> Josemir Camilo de Melo (2016, p. 125-26) transcreveu trecho de documento de 11 de abril de 1857, onde constava o seguinte registro: “o trabalho livre nativo continua abundante, e os nativos empregados estão ficando diariamente mais especializados e eficientes”. Embora esse registro pudesse reforçar a conclusão de que na construção da primeira seção da RSF foi utilizado o trabalho de brasileiros, Josemir de Melo concluiu que “não havendo como obter mão de obra especializada no Brasil, recorreram aos europeus” e contrataram, em 1858, “237 trabalhadores, dentre belgas, alemães, holandeses e italianos” (DE MELO, 2016, p. 227). O historiador lança a questão, remanescendo em aberto o que poderia ter acontecido com os trabalhadores nesse intervalo entre o documento de abril de 1857 e a contratação de trabalhadores estrangeiros para construção da segunda seção em 1858, na medida em que os mapas de trabalhadores analisados por ele são posteriores à conclusão da construção tanto da primeira seção da RSF, como das demais seções (1862), datando esses mapas dos anos de 1862, 1863 e 1864 (DE MELO, 2016, notas das páginas 227-9). Remanesceu, a lacuna documental neste particular da primeira seção e, com isso, continuou incógnita a composição desse “trabalho livre nativo” de construtores da primeira seção, que fora reportada na documentação do início de 1857 como “abundante”, trabalhadores nativos que a cada dia ficavam “mais especializados e eficientes” (DE MELO, 2016, p. 125).

<sup>293</sup> Para tanto, ver os trabalhos de Josemir Camilo de Melo 2000, p.174-176; 2007, p. 80-82 e 2016, p. 234-235.

<sup>294</sup> Em MELO, 2000, p. 176, a nota 397 referiu-se a documentos constantes das caixas EF2 e EF3 da Coleção Estradas de Ferro do Arquivo Público Estadual de Pernambuco, indicando na tese de

janeiro de 1859 em diante, não alcançando o período de construção da primeira seção da RSF, em funcionamento desde 8 de fevereiro de 1858.

A questão dos estrangeiros e da greve dos belgas foi documentada nos atos oficiais do governo local e observou-se a necessidade de intervenção estatal para por termo à querela. Dos atos publicados na *Parte Oficial*, foi veiculado o *Expediente em additamento ao do dia 10 de fevereiro (Diario de Pernambuco, 9 de março de 1859)*, que evidenciou a preocupação com o ocorrido, elegendo, na tentativa de sanear o conflito, o Vice Presidente de Pernambuco, “pessoa imparcial e illustrada”:<sup>295</sup>

Officio ao vice presidente da provincia Dr. Joaquim Pires Machado Portella – Sendo necessario averiguar até que ponto são justas as queixas que os operarios belgas constantemente trazem ao conhecimento do seu consul contra a maneira porque são tratados, tenho por conveniente reconhecer até que ponto são justas e fundadas taes queixas, pois que disso depende a adopção de quaesquer medidas que a presidencia queira pôr em pratica, com o fim de remover todas as causas, que possam aggravar a sorte dos referidos operarios e evitar disturbios sérios.

O engenheiro empreiteiro, e bem assim o consul belga estimarão ter acerca de taes occurrencias o juizo de uma pessoa imparcial e illustrada, que estude no próprio theatro dos acontecimentos não só a justiça ou injustiça de taes queixas, como os meios de as fazer desaparecer se não forem de todo infundadas. Lembrei-me de V. Exc. para essa averiguação e espero que me diga se pode incumbir-se de semelhante tarefa.<sup>296</sup>

Diante disso, considerando-se que na documentação analisada não houve preponderância de mão de obra estrangeira em tal fase do empreendimento e que o aludido grupo de europeus chegou à época em que se iniciavam os trabalhos da 2ª seção, ou seja, após concluídas as obras da 1ª seção da RSF, que fora inaugurada desde fevereiro de 1858, manteve-se dentre um dos objetivos desta pesquisa preencher lacunas acerca da composição de trabalhadores que construíram a 1ª seção da RSF.

Na publicação de 2016, Josemir Camilo de Melo tratou da configuração da mão de obra em Pernambuco antes da implantação da RSF, fazendo considerações acerca de mudanças no mercado de trabalho local quando do início das obras:

---

doutoramento do autor (MELO, 2000, p. 292) que havia 33 volumes. No momento da presente pesquisa, desses 33 volumes, existiam 3 caixas de documentos catalogados especificamente como atinentes ao período estudado (1855-1858), quais sejam: EF 1 (1855-1858), EF 2 (1858-1864) e EF 4 (1855-1861). Apenas uma delas, não havia sido interditada, qual seja, a EF 2.

<sup>295</sup> Na *Parte Oficial*, o Expediente do dia 13 de fevereiro de 1859 reportou-se à aceitação da incumbência por parte do vice presidente (*Diario de Pernambuco*, edição n. 57, 11 de março de 1859).

<sup>296</sup> *Diario de Pernambuco*, 9 de março de 1859.

O universo das profissões, em Pernambuco, antes de a RSF ser implantada, era o da manufatura, do artesanato. (...) Na cidade, havia sapateiros, pedreiros, alfaiates, barbeiros, cozinheiros, trabalhadores em estaleiro, músicos, pedreiros, doméstica(o)s, carregadores, vendedores “de víveres”. Fora da cidade, mas em relação a ela, havia os calafates, tanoeiros, trabalhadores (no eito) de engenho; no entorno da cidade, canoeiros, areeiros, aguadeiros, carreiros, lavradores, pescadores, serradores e outros. (..) O que a RSF trouxe foi nova mão de obra/profissão ou deu nova especialização às categorias de apontador, fundidor, torneiro, caldeireiro, serralheiro, ferreiro, malhador, atarraxador, modelador, acendedor, funileiro, pintores, limpadores, graxeiros. Outras profissões foram ressignificadas, como de carpinteiros, aplainadores, serradores e correiros. Não se sabe ao certo o impacto inicial causado pela ferrovia no mercado de trabalho, mas boa parte das profissões acima citadas foi requisitada por ela, principalmente os “piconeiros”, homens acostumados ao trabalho não só rural, mas selvagem (o das matas), o de abrir picadas, trilhas nas matas, para deitarem os trilhos de aço.<sup>297</sup>

Os documentos examinados na presente pesquisa preencheram, em parte, a lacuna de composição dos trabalhadores que atuaram na construção da primeira seção da RSF, bem como foi ao encontro do leque profissional apontado na pesquisa acima destacada, inclusive quanto às profissões aprimoradas ou ressignificadas pelas obras da RSF.

Assim, embora Josemir de Melo tenha se referido à dispensa legal de recrutamento para trabalhadores da estrada de ferro,<sup>298</sup> não apontou casos documentados dessa hipótese. No que diz respeito a dispensas em geral, destacou apenas um caso de pedido efetuado pela Companhia, através de seu tesoureiro, para que o governo provincial dispensasse de corpo de jurados quem trabalhasse na estrada de ferro.<sup>299</sup>

No presente estudo, localizou-se o ato oficial expedido em resposta àquele requerimento do tesoureiro P. Vereker. Ali, o então Presidente da Província de Pernambuco, Sérgio Teixeira de Macedo,<sup>300</sup> reafirmou a isenção do serviço da guarda nacional e a dispensa do recrutamento e, por analogia, estendeu o benefício de dispensa também a jurados que trabalhassem na estrada de ferro. O ato, publicado na *Parte*

---

<sup>297</sup> MELO, 2016, p. 223.

<sup>298</sup> MELO, 2016, p. 224.

<sup>299</sup> MELO, 2016, p. 224, nota 279, documento do tesoureiro da RSF, datado de 12 de agosto de 1856.

<sup>300</sup> Foi Presidente interino da Província de maio de 1856 a abril de 1857, sucedendo José Beto da Cunha Figueiredo. Na gestão de Cunha Figueiredo (1853-1856), Macedo era Ministro Plenipotenciário do Brasil em Londres, quando atuara de modo decisivo e em parceria a Cunha Figueiredo na negociação das condições e garantias da companhia inglesa que ali se constituiu para construir a RSF.

*Official* da edição n. 204 do *Diario de Pernambuco*, referente ao *Expediente do dia 14 de agosto* [de 1856], assim se houve:

Dito ao thesoureiro da companhia da estrada de ferro, dizendo que não ha duvida de que as pessoas empregadas na estrada de ferro estão isentas do serviço da guarda nacional e do recrutamento, e só a respeito do jury he que não ha isenção declarada na lei, nem no contrato, mas pode-se facilmente deprehnder e considera-la como consequencia daquelle principio; convindo, porém, estabelecer-se uma regra geral, vai reclama-la do governo imperial; concedendo no entanto a presidencia todas as isenções que forem pedidas a favor de taes pessoas.

O mercado de trabalho das obras públicas ocupava espaço nos periódicos da Província de Pernambuco, bem como nos atos oficiais do governo provincial. O anúncio do *Diario de Pernambuco* de 27 de agosto de 1856 (edição n. 202, página 3) foi veiculado nos seguintes termos: “Precisa-se de vinte officiaes carpina para trabalharem em Tamandare e mais pontos da comarca do Rio-Formoso: a fallar na Ypiranga, com o engenheiro Milet, ou em Tamandaré, com o Sr. Saturnino José Vianna e Lima”. Eram as obras dos canais em construção ao sul de Pernambuco, sob a responsabilidade do engenheiro Milet, que já coordenara outras obras públicas em anos anteriores e com registros de quantidades expressivas de trabalhadores, a exemplo de trechos da estrada de Vitória (Santo Antão) em 1851.<sup>301</sup>

Era nesse processo de trabalho e construção que a Província de Pernambuco ira se configurando, preservando a plantação, sem precisar abrir mão do incremento dos sinais tecnológicos da modernidade. Ao revés, os melhoramentos materiais não seriam fator de desarticulação estrutural daquele sistema, pois prometiam acelerar produção e

---

<sup>301</sup> No *Diario de Pernambuco* de 13 de fevereiro de 1851, o engenheiro Milet responde à acusação de que teria forjado o número de trabalhadores da obra da estrada de Vitória. Naquela resposta, afirmou a existência de mais de 400 trabalhadores livres a trabalhar com mais rapidez e exactidão do que “braços escravos”: “Pararei aqui, Srs. Redactores, lembrando aos redactores da impresa que se eles tivessem a decima parte se quer do liberalismo de que tanto alarde fazem, em vez de aceitarem as locubrações do W., e de servirem aos meus inimigos, deviam ter ido correr a estrada da Victoria, examinar a maneira regular pela qual esta organizado o serviço stritamente fiscalizadas as despezas; e vendo que mais de 400 brazileiros pobres vivem ahi do que outrora passava para as burras dos arremattantes, ou em edificações de casas e sitios para alguns expertalhões; vendo que as obras vão sendo executadas por braços livres com mais rapidez e exactidão, do que eram por braços escravos, sem por isso acarretarem maior despeza á provincia, teriam-me dado tantos elogios quantos insultos até hoje me hão barateado”. Nos atos oficiais publicados no *Diario de Pernambuco* de 28 de março de 1851, um Requerimento de Milet para que José Mamede Alves Ferreira atestasse a regularidade dos serviços da estrada, inclusive quanto a ter encontrado “o serviço organizado e fiscalizado na melhor forma, achando empregados nas ditas obras cerca de 500 trabalhadores livres militarmente organizados por companhias e trabalhando com toda a regularidade debaixo da direcção dos respectivos chefes”. O requerimento foi atendido, sendo atestados os fatos pelo engenheiro diretor das obras públicas, José Mamede Alves Ferreira, conforme requerido por Milet.

circulação dos bens, inserindo na plantação elementos do discurso da modernidade e do progresso. O vapor e os trilhos modernizariam, alterariam aquele cenário, dando-lhe aparência de moderno, sem que o seu propósito fosse de redistribuição ou ruptura das forças de expropriação de trabalho que já existiam.

#### **4.3 Diálogos com Sidney Chalhoub: dimensão da(s) escravidão(s), dimensão da(s) liberdade(s). Diálogos com Sidney Mintz: Era um proletário da estrada de ferro um escravo na cadeia produtiva da plantação?**

As obras públicas e de interesse público dependiam da mão de obra e o crescimento da demanda preocupava o governo local quanto aos mais variados aspectos, a exemplo da produção de tijolos, que à época eram feitos à mão e, desse modo, poderia não dar conta do aumento do número de obras em realização ou a serem realizadas.

Nesse particular, em 1856, em *Expedientes de 25 de outubro*, o governo da Província de Pernambuco, ao mesmo tempo em que autorizou contratação de materiais dessa natureza, tratou da questão do aumento na demanda de tijolos, determinando o levantamento de custos para produção própria ou através de “trabalhos forçados” ou “engajamento de operários”:

Ao director das obras publicas devolvendo a proposta na qual Antonio Jacintho Borges, Ignacio Antonio Borges e outros se offerecem para fornecer tijollo e areia prcisos para as obras a cargo daquella repartição, por espaço de 6 mezes, sendo o tijollo a 21\$ rs. o milheiro, e a arêa a 1\$500 rs. a canôa; e dizendo-lhe em resposta que pode aceitar essa proposta, estipulando-se no termo de contrato multas, que serão impostas aos contratantes no caso de não cumprirem as condições do mesmo contrato, e bem assim clausula de prestarem a elles fiança idonea. - Communicou-se a thesouraria provincial.<sup>302</sup>

Ao mesmo [director das obras publicas] – Sirva-se Vmc. procurando os convenientes esclarecimentos, informar-me os seguintes pontos:

Se ha algum local próximo a esta capital, e a commodo embarque, em que se possa achar barro de boa qualidade, em sufficiente abundancia, e todas as mais condições necessarias para fundar uma olaria modelo, fornecida de machinas próprias para sahirnos do estado de escravidão em que nos pôz a dependencia de tijollo feito com as mãos, sem instrumento algum dos mais comesinhos que se conhecem.

Qual será o custo desse terreno, seja por ajuste, seja por meio de desapropriação.

---

<sup>302</sup> *Diario de Pernambuco*, de 01 de novembro de 1856.



Se será fácil incorporar uma companhia para essa empreza, que aliás demanda pouco capital.

Se será preferível fundar para isso uma colonia industrial de trabalho forçado, ou por engajamento de operarios nacionaes e estrangeiros.

Se será preferível montar uma fabrica puramente puramente provincial e dirigida por administração.

Enfim ajunte Vmc. Todas as observações e dados que poder obter sobre a quantidade de tijollo consumido nas obras publicas e particulares, e sobre os meios de nos livrarmos da escravidão em que nos colloca o tijollo amassado com os dedos, e fabricado em pequena escala.

A falta absoluta de pedra faz ser aqui o tijollo um genero de grande necessidade.<sup>303</sup>

Dá-se destaque às expressões “trabalho forçado” e “engajamento” que se encontram no ato oficial aqui transcrito. O governo<sup>304</sup> local se preocupava em dispor dos serviços de trabalhadores que pudessem acelerar a execução dos melhoramentos materiais de modo rápido e a melhores preços. A existência de colônias industriais, por exemplo, era um dos modos de garantir trabalhadores engajados à disposição do Estado, dando andamento às obras públicas e tirando das ruas desocupados<sup>305</sup> e violadores da moralidade e da boa ordem.<sup>306</sup>

<sup>303</sup> *Diario de Pernambuco*, de 01 de novembro de 1856.

<sup>304</sup> Luiz Antônio Cunha, em *O ensino industrial-manufatureiro no Brasil* (2000, p. 91), analisou o contexto de formação da mão de obra manufatureira no Rio de Janeiro ao longo do século XIX e início do século XX, destacando que “desde os tempos coloniais, quando um empreendimento manufatureiro de grande porte, como os arsenais de marinha, por exemplo, exigia um contingente de trabalhadores não disponíveis, o Estado coagia homens livres a se transformarem em artífices. Não fazia isso, decerto, com quaisquer homens livres, mas com aqueles que social e politicamente não estavam em condições de opor resistência. Como na formação das guarnições militares e navais, prendiam-se os miseráveis. Procedimentos semelhantes eram adotados para com os menores destinados à aprendizagem de ofícios: os órfãos, os abandonados, os desvalidos, que eram encaminhados pelos juízes e pelas Santas Casas de Misericórdia aos arsenais militares e de marinha, onde eram internados e postos a trabalhar como artífices, até que, depois de um certo número de anos, escolhessem livremente onde, como e para quem trabalhar” (2000, p. 91).

<sup>305</sup> Sobre o recrutamento de crianças em Recife a fim de serem inseridas na Companhia de Aprendizagem da Marinha, dissertação apresentada por Wandoberto Francisco da Silva, no Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional da Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE, *Guerreiros do Mar: recrutamento e resistência de crianças em Pernambuco (1857-1870)*: “a dureza dos recrutadores no geral cumpria o objetivo de tirar, voluntariamente ou à força, alguns sujeitos que precisavam se integrar ao mundo da ordem. A partir dessa prática, o Estado nacional demonstrava que para além da necessidade de alimentar os quadros da Marinha e do Exército, era preciso também dar uma utilidade a uma parcela da população considerada improdutiva e perigosa. Envolver crianças em atividades militares, especificamente na Marinha Imperial, era um meio de impedir que esses meninos crescessem no mundo da desordem, do roubo, das arruaças e da vadiagem. Essa última questão contribuiu de forma significativa para que se espalhassem escolas de preparação de marinheiro e formação de operários no período oitocentista” (2013, p. 3).

<sup>306</sup> Na documentação do Arsenal da Marinha, o caso do recruta Romualdo Correia de Brito (junho de 1855) evidenciou a expropriação de liberdade para que o serviço à Armada o corrigisse, mesmo após ter sido verificado em inspeção que era portador de hérnia inginal que resultava incapacidade física

Dentre os expedientes de governo, analisados os atos oficiais publicados nos anos de 1856 a 1858, a maioria dos requerimentos de liberdade para recrutados não indica o motivo da isenção legal alegada. Os despachos de apreciação deferiam prazos<sup>307</sup> para comprovação da isenção (mesmo que o prazo devesse ser cumprido em custódia), mas em nenhum dos despachos analisados houve indicação expressa da espécie de isenção que motivou o requerimento. Os expedientes de deferimento ou indeferimento, em regra, também não indicavam qualquer fundamentação expressa da razão de decidir.<sup>308</sup>

Quando houve fundamentação, esta foi dada em parte dos casos de deferimento da isenção e, nestes casos, os fundamentos foram incapacidade física/estado de saúde ou prestação de serviços. Entre os anos de 1856 e 1857, observaram-se três<sup>309</sup> postos de trabalho distintos dentre os serviços nas obras públicas ou de interesse público, dos cinco casos de deferimento fundamentado que foram localizados:

Expediente de 26 de junho [de 1856]

Dito [ofício] – Ao commandante superior da guarda nacional do Recife, para mandar dispensar do serviço a guarda nacional do primeiro batalhão deste municipio, Marciano do Sacramento, visto achar-se ao serviço da Companhia Pernambucana. (*Diario de Pernambuco*, Parte Official, edição n. 155, de 02 de julho de 1856)

Expediente de 25 de junho [de 1856]

Officio – Ao commandante da estação naval, recommendando que mande passar guia de desembarque ao recruta de marinha Elias Ferreira da Paz, e remette-lo ao chefe de polícia para ter o conveniente destino, visto como estando elle empregado na estrada de ferro tem isenção legal, e se ha cometido crimes deva responder por elles no foro competente – Officiou-se nesse sentido ao mencionado chefe. (*Diario de Pernambuco*, Parte Official, edição n. 155, de 02 de julho de 1856)

---

devidamente atestada. Mesmo que a doença, em regra, fosse hipótese de dispensa, no caso de Romualdo, a Capitania do Porto fundamentou sua decisão nos documentos que encaminharam o recrutado. O segundo encaminhamento manuscrito do Chefe de Polícia, mesmo após a inspeção de saúde, requereu o engajamento de Romualdo, “como não seja possível deixar de faser com que esse indivíduo experimente huma sevêra correção, visto que o seu comportamento he o peor possível e muito affecta a segurança individual do cidadam pacifico”. A decisão do Capitão do Porto foi de engajar Romualdo, mesmo enfermo, mantendo-o em serviços moderados. (APEJE, AM 15)

<sup>307</sup> Na *Parte Official*, da edição n. 122, do *Diario de Pernambuco*, 29 de maio de 1857, constam em expedientes de oito dias (12, 13, 14, 15, 16, 22, 25 e 26 de maio), despachos referentes a 18 pessoas recrutadas, dispensadas, engajadas ou que requeriam comprovar isenção (em nome próprio ou em favor de seus filhos recrutados – duas mães e um pai). Das 18 pessoas, uma foi referida como engajada na condição de voluntária (Caetano Bessone de Assis Campos) e outra contava com indicação expressa do fundamento de seu requerimento de isenção: matrícula no colégio das artes (José Angelo Pereira).

<sup>308</sup> Nos atos oficiais publicados na edição 243 do *Diario de Pernambuco* (23 de outubro de 1857), o *Expediente de 16 de setembro* foi endereçado ao Capitão do Porto, em favor do recruta Joaquim Bezerra da Silva, para que fosse posto em liberdade, que havia “exibido isenção legal”.

<sup>309</sup> Companhia pernambucana, casa de detenção e estrada de ferro (*Parte Official* do *Diario de Pernambuco*, de junho de 1856 a agosto de 1857).

Expediente de 8 de novembro [de 1856]

Officio – Ao Exmo. Commandante superior da guarda nacional do municipio do recife, recommendando a expedição de suas ordens, afim de ser dispensado do serviço activo da mesma guarda nacional, a guarda do 2. batalhao de infantaria José Francisco de Souza Magalhães, enquanto estiver exercendo o lugar de servente da casa de detenção. Communique-se ao chefe de polícia. (*Diario de Pernambuco*, Parte Official, edição n. 267, de 12 de novembro de 1856)

Expediente do dia 7 de julho [de 1857]

Dito [Officio] – Ao commandante superior do Recife, recommendando a expedição de suas ordens, para que seja dispensado do serviço de guarda do segundo batalhão Francisco Joaquim Leite, que está empregado na estrada de ferro – Communicou-se ao Sr. Peniston, engenheiro da mesma estrada. (*Diario de Pernambuco*, Parte Official, edição n. 161, de 17 de julho de 1857)

Expediente do secetario da provincia de 18 de julho [de 1857]

Dito [ofício] – Ao comandante da estação naval, para por em liberdade o recruta Severino Gomes da Silva, que, sendo trabalhador da estrada de ferro, está isento do recrutamento pela 9ª das condições que baixaram com o decreto n. 1.030 de 7 de agosto de 1852. (*Diario de Pernambuco*, edição n. 174, de 01 de agosto de 1857).

Das vezes em que os atos oficiais localizados se referiam expressamente à estrada de ferro, percebeu-se que outro ato de governo foi praticado. Publicou-se, no mesmo expediente em que houve a dispensa, outro ato oficial, desta feita com endereçamento à RSF, determinando genericamente que a companhia mantivesse a relação de trabalhadores isentos do recrutamento e que atualizasse semanalmente tal relação:

Expediente de 26 de junho [de 1856]

Dito [ofício] – Ao encarregado dos trabalhos da estrada de ferro, dizendo que para poder fazer effectivas as condições nona e decima, a que se refere o decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852, e que isentam do recrutamento e do serviço da guarda nacional os indivíduos empregados nos trabalhos da estrada de ferro desta provincia, convém que S.mc., no fim de cada semana, remetta á secretaria da presidencia uma lista de taes indivíduos, afim de que o governo tenha pleno conhecimento das alterações que ocorrem dentro daquelle periodo, e possa bem verificar as isenções que houverem. (*Diario de Pernambuco*, Parte Official, edição n. 155, de 02 de julho de 1856)

Expediente do secretario de provincia de 18 de julho [de 1857]

Dito [ofício] – Ao Sr. James Templenton Wood, superintendente da estrada de ferro, para que organise e envie a este governo uma nova

lista dos trabalhadores daquela estrada, declarando os seus nomes por extenso e os bairros a que pertencem. (Diário de Pernambuco, edição n. 174, de 01 de agosto de 1857)

Essas determinações são mais um elemento de evidência da efetiva utilização de mão de obra atrelada à dispensa de recrutamento. Ademais, a demanda estatal pela informação nominal de trabalhadores não só evitaria o recrutamento de isentos, como daria margem às negociações e barganhas quando da renovação de listas, garantindo também aos capitalistas da companhia certo poder em face do trabalhador que cogitasse deixar a frente de serviço por vontade própria. Estar na relação de jornaleiros da RSF garantiria mais uma semana livre da faina de engajado, ficando o trabalhador à mercê dos apontadores das listas e do efetivo apontamento de seu nome naquela relação semanal.

O controle do governo também se fazia presente, diante da necessidade de que as obras da 1ª seção fossem entregues nos prazos contratuais estabelecidos. Se os contratadores da RSF não mantivessem as fileiras de trabalho com quantitativo suficiente a garantir bom andamento das obras, seriam cobrados pelo governo. Os prazos e a própria qualidade na execução da 1ª seção da RSF foram objeto de arestas entre a companhia e o governo provincial, com relatórios de inspeção dos engenheiros fiscais C. B. Lane e, posteriormente, João Ernesto Viriato de Medeiros apontando falhas e opinando contrariamente a adiantamento de pagamentos.

A 1ª seção foi inaugurada com ressalvas da parte desses engenheiros fiscais que à época se sucederam na RSF. Aberta solenemente para circulação ao público em fevereiro de 1858, passou por reparos ao longo de boa parte do ano, chamando a atenção do engenheiro fiscal Viriato de Medeiros inclusive no que tocava à qualidade dos materiais utilizados e à escassez de trabalhadores entre 1857 e 1858. Tanto assim que foi demandado pelo Presidente da Província, Benvenuto Augusto de Magalhães Taques, ao então engenheiro fiscal Viriato de Medeiros que inspecionasse e especificasse o número de trabalhadores nas obras em datas por ele especificadas.

A resposta, datada de 12 de agosto de 1858 (seis meses após a abertura da 1ª seção), não comportou relação nominal, mas estimou o número médio de trabalhadores na via (1ª e 2ª seções), inclusive quanto aos meses anteriores, constando do opinativo que o número de operários nas frentes de trabalho era abaixo do devido:

Em cumprimento ás ordens que em Officio reservado (?) de 31 de julho ultimo tive a honra de receber de V. Excia., cbe-me informar o seguinte:

Não posso dar o numero de operarios nos dias especificados na Copia junta ao Officio, por não ter pessoas que me ajudem, e á quem encarregue de tomar diariamente o ponto nos diversos lugares onde se trabalha. Comtudo posso informar que o termo medio do numero de operarios nos mezes de junho e julho, do Cabo ao Pavão, na distancia de 3 ¼ milhaz foi 200, e 100 do Armenia (?) á Escada, na distancia de 6 5/8 milhas. Alem destes, 400 tem sido constantemente empregados desde fevereiro ate a presente dacta , em concluir a 1ª secção, e sou informado que elles são pagos por conta do contractador.

A 2ª secção tem de comprimento aproximadamente 17 ¾ milhaz, destas existem 7 7/8 milhaz nas quaes ainda não foi principiado o trabalho da remoção de terras. Do Cabo ao Pavão, e de Armenia (?) á Escada o numero de jardas cubicas á escavar é orçado em 423,830 das quaes tem sido escavadas 75,805 restando assim 348, 025 jardas cubicas á escavação.

Ha um anno que foram principiados os trabalhos da 2ª secção, e pelo exposto vê-se que mui vagarosamente tem progredido. He verdade que algum tempo gastou-se na construção de caminhos para conducção de materiaes, que desde Abril até o fim do mez findo em rasão das chuvas pouco trabalho poderia fazer-se, mas também parece-me certo que se desde agosto do anno passado até Abril deste a necessaria energia fosse empregada, se o numero dos operarios fosse o quadruplo do que tem sido, os trabalhos estariao mui adiantados.

Os trabalhos do Tunnel do Pavão até agora tem sido unicamente feitos nas faces do Norte e Sul.

He minha opinião que se 1500 operarios forem empregados constantemente na 2ª secção ella poderá estar prompta no fim de 1859.

<sup>310</sup>

Nesse contexto em que se deu a composição da mão de obra da 1ª seção da RSF, a documentação evidenciou que parte dessa mão de obra de operários preferia se submeter aos contratantes da ferrovia, em lugar de se tornarem escravos do governo de modo direto, sofrendo os castigos da caserna, especialmente quando se tratava da Marinha (distante e sujeitando-se a um medo ainda maior de epidemias).

O receio de serem recrutados ou mesmo de serem considerados desertores caso não inseridos nas listas da companhia seria mais um fator de dominação, dessa vez gerido diretamente pela iniciativa privada, pois era o patrão da estrada de ferro quem confeccionava a relação semanal de operários detentores da isenção legal.<sup>311</sup>

<sup>310</sup> APEJE, EF 2.

<sup>311</sup> Dentre os atos oficiais, expediente veiculado no *Diario de Pernambuco* de 22 de outubro de 1857 (edição n. 242) em que se determina entrega de escravo que estaria 'alistado', o que reforça as evidências

Sidney Chalhoub<sup>312</sup> apontou a fragilidade do estatuto de liberdade do escravo, reconhecendo nesses estatutos condições fluidas mesmo nos registros policiais e nos avisos de periódicos. O autor analisou dados estatísticos de população livre e escrava, bem como registros das repartições governamentais, dentre outros documentos, percebendo “que os casos definidos como ‘fugido’ ou ‘fugida’ iam parar nos livros de escravos ao longo de todo o período, decerto porque os próprios negros se diziam cativos ao serem detidos”.<sup>313</sup> A análise detida de diversas fontes históricas levada a efeito por Chalhoub o fez concluir pela “liberdade precária” da qual eram detentores mesmo os forros:

Noutros episódios, a polícia lidava com a circunstância de decidir como anotar as cousas mesmo ao duvidar de tudo ou de parte do que ouvia, ou d fingir duvidar. Por exemplo, a pessoa era detida por suspeita de ser cativa e andar fugida; sem acreditar nela, mas tendo de considerar sua alegação de liberdade, a polícia poderia lançar o caso no livro de detentos livres, criando-se uma contradição, pois uma pessoa livre não poderia ser presa por suspeita de estar “fugida”. Outrossim, ainda segundo a lógica pertinente a uma sociedade escravista, um escravo não poderia ser detido por “vadiagem”, já que a condição de escravo vinculava a pessoa de imediato à ideia de trabalho sob o domínio de determinado senhor.<sup>314</sup>

O mesmo fenômeno foi verificado por Robério Santos Souza<sup>315</sup> ao analisar fontes históricas a respeito dos canteiros das obras da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco (BSF) entre 1858 e 1863, contemporânea à RSF, também empreendida por companhia inglesa, gozava do mesmo sistema de garantias do governo. Na composição das frentes de trabalho da ferrovia, o pesquisador encontrou registros de cativos, índios,<sup>316</sup> dentre outros trabalhadores que eram detentores de uma variedade de

---

de comunicação entre os diversos estatutos de liberdades e escravidões da parcela da população que era submetida à coerção, seja privada (na esfera de propriedade e domínio direto do senhor de escravos), seja estatal, em quaisquer dos casos, a fim de empregar sua força de trabalho onde lhes determinassem seus posseiros.

<sup>312</sup> A obra a que se refere o texto é *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

<sup>313</sup> CHALHOUB, 2012, p. 231.

<sup>314</sup> CHALHOUB, 2012, p. 231.

<sup>315</sup> É o que se depreende da leitura de sua tese de doutoramento SOUZA, Robério Santos. *Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estrada de Ferro de São Francisco: Bahia, 1858-1863*. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós Graduação em História, 2013.

<sup>316</sup> Embora o objeto da pesquisa tenha recaído sobre o lapso temporal de construção da 1ª seção da RSF (1855-1858), verificou-se a presença de trabalhadores descritos na qualidade “Caboculo” nos mapas de trabalhadores de conservação de termos, subscritos por Manoel Severino D’Amorim Lima, engenheiro Residente Interino, referentes aos meses de abril e agosto de 1864, do contingente de trabalhadores dos termos de Serinhaem, Escada e Agoa Preta. Em ordem decrescente em termos de números absolutos, que

condições e estatutos. Dentre os casos apresentados pelo autor, o do trabalhador Paulo Ferreiro:

Apesar do esforço demonstrado nas diversas recomendações, tanto do Ministério da Marinha quanto das autoridades policiais, esses desertores continuaram a desafiar a ordem militar e as tentativas de recrutamento forçado. Naquele ano, desertores brasileiros também procuraram refúgio nas obras da ferrovia. Por falta de sorte, em 1º de outubro de 1860, Paulo Ferreiro, desertor do Exército, viu sua esperança de liberdade ser interrompida ao ser preso pelo subdelegado da freguesia de Cotegipe quando se encontrava trabalhando na estrada de ferro. Esta e outras histórias de homens que desertavam dos serviços militares obrigatórios em busca de um abrigo seguro nas obras da estrada de ferro ou acionando outros mecanismos para evitar o recrutamento forçado povoam as narrativas policiais durante o século XIX.<sup>317</sup>

O autor ponderou que as obras da estrada de ferro serviriam de refúgio ou, na definição de Chalhoub utilizada por Robério, de “cidade-esconderijo” aos desertores:

Os desertores certamente imaginavam que seria menos perigoso permanecer entre a multidão de homens que trabalhava nos canteiros de obras da ferrovia e, muito provavelmente, julgavam que poderiam contar, ainda, com a solidariedade de seus parceiros de trabalho para fugir do recrutamento compulsório que tanto os ameaçava.<sup>318</sup>

Assim como a RSF, a BSF atenderia à plantação açucareira baiana. Etelvina Rebouças Fernandes (2006), estudando a BSF, descreveu o movimento financeiro da estrada BSF no período, quando se destacou inicialmente o transporte de passageiros em relação ao de mercadorias. Todavia, no primeiro ano de funcionamento já haveria curva de inversão, preponderando a autora que, ao longo dos primeiros 23 anos de operação da ferrovia, o transporte do açúcar preponderava no uso daquela estrada, que escoava o que era produzido nos engenhos por onde o traçado da estrada havia trilhado.<sup>319</sup> Esse dado foi considerado no presente estudo como de aproximação das realidades produtivas da BSF e da RSF naquele período. A RSF, assim como parece ter ocorrido na BSF, teria a rota das plantações como bússola subliminar para alcançar o dito Rio São

---

também corresponde à ordem decrescente em percentual de ocorrências, observou-se 3 para 37 em Serinhaem; 3 para 90 em Escada; 1 para 46 em Água Preta. (APEJE, EF 8)

<sup>317</sup> SOUZA, 2013, p. 74-5.

<sup>318</sup> SOUZA, 2013, p. 75.

<sup>319</sup> FERNANDES, 2006, p. 136-7.

Francisco e, com isso, a construção e operação da ferrovia naquele cenário, integraria as *laboring landscapes* da plantação.<sup>320</sup>

No caso dos trabalhadores da 1ª seção da RSF, considerados a partir da análise documental desta pesquisa, observou-se a condição de detentores de estatutos variados de liberdades e escravidões, submetidos à violência e à coação estatal, inseridos no processo produtivo da plantação açucareira.

A problematização dessas evidências se aproximou, guardadas as especificidades de tempo e lugar, das reflexões (e mesmo das indagações) apresentadas por Sidney Mintz em *Era o escravo da plantação um proletário?*,<sup>321</sup> artigo no qual, também por aproximação, Mintz analisou as condições concretas dos vários trabalhadores que, em variados lugares, foram submetidos à lógica produtiva da plantação (escravos ameríndios, deportados africanos, camponeses e trabalhadores contratados), debruçando-se de modo mais específico sobre as plantações de açúcar do Caribe, a fim de resguardar seu recorte específico de análise e conservar o rigor metodológico com o qual se propôs a realizar o estudo.

Dessa reflexão científica, o autor destacou que embora houvesse diversidade jurídica de submissão, na prática, esses trabalhadores (escravos e livres) foram submetidos pelo capital a condições concretas de exploração que guardam mais semelhanças do que diferenças, sem que, ele insiste, sejam abandonadas as particularidades próprias de cada lugar e de cada tempo, bem como os elementos conceituais abstratos que compõem historicamente o que se entende por proletário.

Firme em seu rigor metodológico acerca das categorias escravo e proletário, Mintz disse que sua análise se aprofundou em relação aos escravos e, mais detidamente, em relação àqueles cujas atividades econômicas poderiam ser assemelhadas às de pessoas livres. Apontou as especificidades da venda da força de trabalho que categorizam a noção marxiana de proletário e, ao final, registrou uma vontade científica que remanesceria sem que lhe fosse possível satisfazer na ocasião, enfatizando a aproximação em linhas gerais entre o “trabalhador não-livre” e o “tecnicamente livre”:

---

<sup>320</sup> Conforme já referido, os conceitos tem aporte teórico na categorização de plantação de Sidney Mintz e Eric Wolf (1957) e de *laboring landscapes* de Thomas D. Rogers (2009).

<sup>321</sup> Artigo de 1978, traduzido e publicado no Brasil na coletânea MINTZ, Sidney W. O poder amargo do açúcar. Produtores escravizados, consumidores proletarizados. Org. e Trad. Christine Rufino Dabat, Recife, Editora Universitária UFPE, 2010.



Se de um lado tentei indicar alguns modos de como as atividades econômicas dos escravos assemelhavam-se às das pessoas livres, também é verdade que gostaria de ter mostrado como as atividades de pessoas livres, trabalhando lado a lado com escravos, eram sujeitas à coerção e à violência. Não tenho realmente conseguido, mas a menção de categorias de trabalhadores não-escravos no contexto das plantações do Caribe era tencionada para afirmar este ponto mais geral. Da mesma forma que os escravos não eram completamente encapsulados pelo estado de servidão, aqueles que, tecnicamente livres, labutavam ao seu lado, de fato, não eram completamente desacorrentados.<sup>322</sup>

Tanto Chalhoub quanto Mintz dão amparo teórico às amostras documentais encontradas nessa pesquisa. As evidências de expropriação violenta da força de trabalho de operários que construíram a 1ª seção da RSF e que foram analisadas neste estudo reforçam as múltiplas modalidades de exploração do trabalhador na dimensão concreta, ainda que teoricamente gozasse de estatutos variados de liberdades ou escravidões.

Somados aos jornaleiros que obtinham isenção ou dispensa do recrutamento, o presente estudo verificou na documentação elementos de clandestinidade do trabalho na construção da 1ª seção da linha e que não se restringiram ao escravo foragido. Considerando-se a dimensão clandestina do recrutado ou engajado, procedeu-se à análise do quadro de desertores em Pernambuco e no Império naquele período de construção da 1ª seção da RSF.

#### **4.4 Uma breve cartografia do recrutamento militar no Império do Brasil: de onde vem e para onde vão os recrutados; liberdades assistidas (e vigiadas); recrutamento forçado, formação e o papel do Estado na desoneração do capital; excesso de prazo; deserção.**

No período em estudo, os números de deserção e captura de desertores chamam a atenção para mais uma solução possível para se arrematar trabalhadores às frentes de trabalho da RSF. Nos relatórios dos Chefes de Polícia e dos Chefes da Província de Pernambuco (1850-1860),<sup>323</sup> embora o número de deserções tenha permanecido equivalente, houve decréscimo significativo, tanto no recrutamento, quanto nas apreensões de desertores em Pernambuco nos anos de 1856 a 1858.

Os números de captura de desertores sequer foram referidos para o ano de 1858, quando seria concluída a RSF. Curiosamente, a partir de 1859 voltou a existir registro

<sup>322</sup> MINTZ, 2010 [1978], p. 141.

<sup>323</sup> Relatórios dos Presidentes de Província disponíveis em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial>.

elevado de capturas. No relatório de 1855, relativo ao ano de 1854, foi reportada a captura de 158 desertores, mantendo-se em 108 capturas no relatório seguinte, que se referia às apreensões do ano de 1855. Já nos anos de 1856 e 1857 a província de Pernambuco reportou a captura de apenas 16 e 32 desertores respectivamente. Para o ano de 1858 sequer há registro de capturas e em 1859 retomaram-se índices semelhantes a 1855 e 1854, sendo registrada a apreensão de 112 desertores para 1859:

<b>ANO</b>	<b>NÚMERO DE CAPTURA DE DESERTORES</b>
1854	158
1855	108
1856	16
1857	32
1858	-
1859	112

Ao longo do século XIX, o recrutamento forçado era um mecanismo estatal de preenchimento das fileiras do serviço militar. Na primeira metade do século,<sup>324</sup> os recrutas engajados ao serviço militar no Império do Brasil representavam mais do que o dobro do número de voluntários. Além do recrutamento forçado, outra forma de manter o efetivo era a prorrogação ilegal do termo de serviço de engajados que, embora deveriam ter suas baixas concedidas, permaneciam por dez ou mais anos. Entre os anos de 1850 a 1859, tal ilegalidade garantia às fileiras índices superiores em 50% se comparados aos números dos engajamentos voluntários:

Em 1858, por exemplo, aproximadamente 13% do contingente era composto de praças com direito a baixa. O exército era dependente da retenção das baixas para manter o efetivo em patamares mínimos, e o cumprimento estrito da lei representaria, praticamente, a dissolução da força armada.<sup>325</sup>

O recrutamento forçado e as prorrogações ilegais, em lugar de preservar o efetivo, estimulava as fugas. Um dos Ministros do Império, ao falar a respeito dessa

<sup>324</sup>Relatórios do Ministério da Guerra e do Ministério da Marinha, disponíveis em [//www-apps.crl.edu/brazil/provincial/pernambuco](http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/pernambuco)

<sup>325</sup> MENDES, Fábio Faria. Recrutamento militar e construção do Estado no Brasil imperial. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010. p. 41.

situação, registrou que a “deserção fez progressos espantosos nesses últimos tempos, mas essa deserção procedeu menos do estrago moral do soldado, do que das repetidas faltas do cumprimento da palavra dada pelo governo”.<sup>326</sup>

No caso das deserções por excesso de prazo ou de pessoas que já estavam há anos na caserna, essas fugas representavam perda efetiva de investimento estatal, pois mesmo os que desempenhavam atividades mais simples tinham aprendido certos ofícios nos anos que permaneceram engajados.<sup>327</sup> No caso da Marinha, destacavam-se os ofícios de carpintaria, de fundição e demais atividades afetas à construção e à manutenção navais. Se o desertor havia sido engajado há mais tempo ou oriundo da escola de aprendiz, a formação era ainda mais ampla e extensa:

A utilização de menores nos estaleiros é uma prática que vem desde o período colonial, todavia, é apenas em 1857 que essa postura é regulamentada. No caso do Recife [Pernambuco], a Companhia de Aprendizes Artífice foi fundada durante o governo de Francisco do Rego Barros (1837-1844), tendo para oferecer em suas oficinas os serviços de construção naval, calafate, ferreiro, serralheiro, polieiro, torneiro e tanoeiro. (...) Para ingressar na Companhia e ter acesso ao aprendizado de um ofício, o menor deveria ser alistado com uma idade mínima de 7 anos e máxima de 12 anos como previa o estatuto. Caso tivesse uma idade superior a 12 anos a criança deveria ser direcionada à Companhia de Aprendizes Marinheiros.<sup>328</sup>

Em termos geográficos, o índice de recrutamento no Norte era bastante superior ao do Sul do Império. Era o chamado tributo de sangue devido ao governo imperial pelos governos provinciais.<sup>329</sup> A província de Pernambuco, em números absolutos, era a que mais recrutava no Brasil. Todavia, no período de 1855-1859 há um decréscimo de aproximadamente 34% em relação ao período imediatamente anterior (1850-1854) de

<sup>326</sup> Ministro José Manoel de Moraes, 1831 *apud* MENDES, Fábio Faria. *Recrutamento militar e construção do Estado no Brasil Imperial*. Belo Horizonte: Argumentum, 2010, p. 42.

<sup>327</sup> Tanto assim que engajamentos e promoções previam concessão de terras ao termo final do período obrigatório, entretanto a deserção era prevista como hipótese de perda integral de terras, além de outras punições ordinárias.

<sup>328</sup> SILVA, Wandoberto Francisco da. O destino dos filhos pobres, órfãos e enjeitados de Pernambuco: as companhias de aprendizes da Marinha (1847-1857), *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo: 2011, p. 4-6. Ver também SILVA, Wandoberto Francisco da. *Guerreiros do mar: recrutamento e resistência de crianças em Pernambuco (1857-1870)*. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós Graduação em História Social da Cultura Regional, 2013. Disponível em [http://200.17.137.108/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=1820](http://200.17.137.108/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1820).

<sup>329</sup> Ver, dentre outros, MENDES, Fábio Faria. *Recrutamento militar e construção do Estado no Brasil Imperial*. Belo Horizonte: Argumentum, 2010; SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas: Papyrus, 2001.

recrutamento em Pernambuco. Já nos anos de 1860-1864, recupera em 16% a perda havida entre 1855-1859.<sup>330</sup>

O período de 1855-1859 compreende justamente a construção da 1ª seção da RSF e, em que pese ter criado postos de trabalho atrativos pela dispensa do serviço militar ou pela isenção do recrutamento, o reforço de tais trabalhadores chegou àquelas frentes de trabalho não só através de recrutas isentos ou guardas dispensados. A norma seria violada e geraria, em paradoxo, um fluxo de clandestinos: os desertores.

Os desertores criavam contradição legal semelhante à referida por Chalhoub ao se reportar aos escravos registrados como vadios e aos livres registrados como escravos foragidos (2012, p. 231), posto que se eram escravos, não preenchiam os requisitos legais do tipo criminal da vadiagem e, se eram livres, não se enquadravam na conduta de escravo foragido – o forro não preencheria a condição de fugado e sim, como destaca Chalhoub, de livre ou liberto.

No caso dos desertores, embora efetivamente gozassem da isenção legal antes da deserção, acabariam sendo absorvidos nas frentes de trabalho sem regularização da condição jurídica à qual faziam jus. Requerida dispensa ou isenção, era concedido prazo para comprovação dos motivos. Não só trabalhar em portos, ferrovias e minas, mas estado de saúde e de economia familiar poderiam fundamentar os requerimentos dos recrutados, que eram, em regra, indeferidos por ausência de provas.<sup>331</sup>

Embora as normas em vigor reforçassem o discurso estatal do trabalho ‘livre’ em obras de interesse público, na prática, permaneciam as mesmas formas de preenchimento forçado das fileiras do serviço militar, sem condições plenas de comprovação de isenções legais aos recrutados, o que concorreria como mais um dos fatores de estímulo à deserção e ao trabalho ‘clandestino’ na ferrovia.

---

<sup>330</sup> Os percentuais foram extraídos a partir dos números constantes das tabelas de MENDES, 2010, p. 52-5, que elaborou os diagramas a partir dos *Relatórios do Ministério da Guerra, 1845-1883* e do *Recenseamento da População do Império do Brasil, 1872*. O autor destacou que em relação ao Sul, o Norte seria visivelmente o “exportador” de recrutas do Império e, ao examinar Pernambuco, considerando os dados de 1845 a 1883, percebeu que foi a província que mais contribuiu com o envio de corpos às forças imperiais, o que tornam mais relevante os dados de decréscimo substancial no recrutamento ao longo do período de construção da 1ª seção da RSF.

<sup>331</sup> Observou-se que o recruta sequer era liberado no decurso do prazo para providenciar as provas de sua alegada isenção, permanecendo custodiado e sob guarda da polícia naquele período: “Dito [ofício] – Ao mesmo [general comandante das armas] comunicando-lhe ter concedido ao recruta Cordolino Baptista de Araujo Ayres, o prazo de 20 dias para a apresentação de isenções legais, cumprindo por tanto que o mesmo recrutado seja conservado em custódia durante aquelle tempo” (*Diario de Pernambuco, Parte Official*, expediente de 12 de maio, edição n. 122, de 29 de maio de 1857).

#### 4.5 *Um desertor vai a leilão: o crime de reduzir pessoa livre à condição de escravo, mas o que seria a liberdade, e o que fora a escravidão? Liberdades e escravidões.*

As concepções monolíticas e dicotômicas de trabalho escravo e trabalho livre, e a reprodução legal do discurso que as vinculam, respectivamente, ao atraso e ao progresso no século XIX, mascararam a diversidade de qualificação dos trabalhadores e dos vários estatutos aos quais estavam submetidos no Império do Brasil,<sup>332</sup> especialmente nas províncias do Norte.

Como evidência paradigmática,<sup>333</sup> apresentou-se o trabalhador José Pastor,<sup>334</sup> que através dos documentos analisados, trabalhou das mais variadas formas e sob variados estatutos de liberdades e escravidões.

O exame do instituto formal da escravidão brasileira, ou seja, realizado apenas a partir dos marcos legais brasileiros,<sup>335</sup> fez observar sua temporalidade de longa duração<sup>336</sup> no Império do Brasil que, para atender às demandas do mercado e manter o Brasil inserido na economia mundial, deu tratamento político e jurídico próprio e espaço ao longo dos anos.

As leis visavam manter o trabalhador escravo a curtas rédeas, destituindo-o da livre disposição de seu trabalho, a única força produtiva da qual era detentor, a fim de assegurar os interesses do capital na produção de bens. O corpo era propriedade integral

<sup>332</sup> Mapa do Brasil do Século XIX, incluindo os portos da província de Pernambuco e do Rio de Janeiro em <objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\_digital/div\_cartografia/cart1409617/cart1409617.jpg> (BRAZIL. New York [Estados Unidos]: J. h. Colton & Sons, [ca. 1857]. 1 map, f. 43,8 x 35,1cm).

<sup>333</sup> Acerca de tal evidências paradigmáticas: SANTOS, Renata Conceição Nóbrega, Desertores e escravos nas obras da *Recife and São Francisco Railway Company* (1855-1858): evidência paradigmática de uma falsa distinção entre o trabalho escravo e o trabalho livre, comunicação oral na 15ª Conferência de Estudantes de Pós-Graduação, no centro de Estudos sobre América Latina e Caribe (LACS) da *Stony Brook University* (Nova York) e cujo tema central da conferência era *Work in Latin America: new approaches*, 22 de abril de 2016, programação em [http://www.stonybrook.edu/commcms/lacc/15th%20Annual%20LACS%20Graduate%20Student%20Conference\\_Final%20program.pdf](http://www.stonybrook.edu/commcms/lacc/15th%20Annual%20LACS%20Graduate%20Student%20Conference_Final%20program.pdf)

<sup>334</sup> Semelhante a Paulo Ferreira na BSF (SOUZA, 2013, p. 74-5).

<sup>335</sup> Ordenações Manuelinas (século XVI), Ordenações Filipinas (século XVII), artigos 6º e 94 da Constituição de 1824, Lei Diogo Feijó (de 7 de novembro de 1831), Código Criminal do Império (de 1830), Lei de determinação de penas (inclusive de morte) aos escravos (Lei n. 4, de 10 de junho de 1835), Lei Eusébio de Queiroz (n. 581 de 4 de setembro de 1850), Lei do Ventre Livre (n. 2.040, de 28 de setembro de 1871), Lei dos Sexagenários (também conhecida como Lei Saraiva-Cotegipe, n. 3.270, de 28 de setembro de 1885) e Lei Áurea (n. 3.353, de 13 de maio de 1888), em se tratando apenas de Brasil Colônia e Império.

<sup>336</sup> BRAUDEL, Fernand. História e Ciências Sociais. Lisboa: Editorial Presença, 1972 [1958].

do seu senhor da plantação. E esse corpo fora deportado através do Atlântico, era negro e seria diretamente relacionado ao eito.

Imaginar a comunidade imperial enquanto Nação civilizada<sup>337</sup> incluiria abolir formalmente a escravidão, mas não tinha o propósito de alterar a relação de forças que estava posta em equilíbrio dinâmico. Assim, em lugar da representação do trabalhador de estatutos diversificados, em gradação e não polarizados, a lenta construção do ordenamento político-jurídico do Império do Brasil em matéria de escravidão colaborava para forjar as condições ‘escravo’ e ‘livre’ em extremos dicotômicos, que passariam a compor esse imaginário moderno do progresso, com ideais de branqueamento da população e ideologias de liberdade para o trabalho. No plano concreto, tentar-se-ia conservar as mesmas relações de produção colonial, alicerçadas na exploração e no controle do trabalhador, independentemente de sua condição formal ‘livre’ ou ‘escravo’.

É nesse arranjo de forças que se encontrava José Pastor. Homem pardo,<sup>338</sup> nascido livre, engajado ao Corpo de Imperiais Marinheiros do Império do Brasil na década de 1840, assentando praça entre 8 e 10 anos. Obtendo licença para desembarcar por alguns dias, desertou da Marinha desde 10 de fevereiro de 1856 e seguiu ao interior da Província de Pernambuco, fixando-se na vila do Cabo, onde permaneceu trabalhando na construção da estrada de ferro RSF.

Encerrada a primeira etapa das obras (1858),<sup>339</sup> José Pastor foi recolhido pelo português Jacintho Aragão, que se fixara na praça de Recife como negociante de escravos. Chantageado pelo português, ameaçando denunciá-lo pelo crime de deserção, José Pastor aceitou se passar por escravo, mediante a promessa de receber, após seis anos de escravidão, uma carta de alforria de Jacintho Aragão, que devolveria ao

<sup>337</sup>Remissão aos aportes teóricos dados por ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 [1983]; MATTOS, Marcelo Badaró. *Escravidãos e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

<sup>338</sup>Do latim “pardus”, de “leo pardus” (leopardo), a expressão passou a ser utilizada para coisas e animais de coloração “entre branco & preto”. BLUTEAU, Rafael. *Vocabulário português & latino*. LISBOA: Oficina de Pascoal da Sylva, 1720, p. 264-265. Em 1500, a Carta de Caminha, primeiro documento oficial do descobrimento do Brasil, se refere aos nativos como pardos: “a feição deles é serem pardos, maneira de avermelhados”. DA FONSECA, LUÍS ADÃO. O sentido da novidade na Carta de Pero Vaz de Caminha. *Revista USP*, n. 45, p. 38-47, 2000.

<sup>339</sup>Eram 31,5 km de extensão, em bitola larga (1,60m), ligando o Recife (Cinco Pontas) à vila do Cabo. Ver planta de Recife, incluindo Cinco Pontas e traçado em vermelho da estrada de ferro, em <objdigital.bn.br/acervo\_digital/div\_cartografia/cart543231/cart543231.jpg> (LOBO, Ildefonso Ilidio de Souza. *Planta das cidades do Recife, Olinda e seus arrabaldes*. [S.l.: s.n.]. 1 map, 53 x 76).

desertor, trabalhador e agora formalmente escravo, passados os seis anos, sua condição jurídica de liberdade.

Amarrado e com grilhões no pescoço, José Pastor seguiu da vila do Cabo ao Recife, possivelmente sobre os trilhos da estrada que ele ajudara a construir. Após dois meses na condição de escravo de Jacintho, o desertor foi a leilão. O negociante português descumprira sua promessa: forjou documento de posse do desertor, no qual José Pastor recebeu o nome de Faustino e a condição jurídica de escravo.

Marcolino de Borja Giraldes, agente leiloeiro situado à Rua do Collegio n. 15, anunciava para 3 de dezembro de 1858 o leilão “de um escravo preto de 25 anos, bastante robusto e perito marinho” (*Diario de Pernambuco*, edições 276, 277 e 278, 1858). Transferido o leilão para dia 7, o anúncio passou a destacar logo na chamada, em caixa alta, a qualidade de marinho do escravo: “LEILÃO DE I ESCRAVO MARINHEIRO (TRANSFERÊNCIA) TERÇA-FEIRA 7 DO CORRENTE” (*Diario de Pernambuco*, edições 279, 280 e 281, 1858). Dois meses naqueles arrabaldes e a atenção dos frequentadores de leilões chamada pelos dois anúncios pouco comuns de “escravo marinho” possivelmente foram eventos temporais permissivos à troca de comunicação entre José Pastor e outros atores que poderiam alimentar redes alternativas de diálogo e evitar a formalização de uma condição jurídica de escravidão aparentemente irreversível caso se consolidasse.

Naquele momento do dia 7 de dezembro de 1858, na casa de leilões do Sr. Borja, conforme o anúncio, “ao meio dia em ponto”, José Pastor, agora Faustino, estava em exposição. Ele era o bem alardeado nas chamadas que o agente leiloeiro veiculou no *Diario de Pernambuco* dos dias anteriores e que assim procedia “a requerimento dos depositarios da massa fallida de Novaes & C.” Mas Pastor foi reconhecido, ou se fez reconhecer. Estava ali o Segundo Tenente da Marinha Braz José dos Reis. Ele servira com José Pastor, o marinho escravo. Estiveram embarcados em um mesmo brigue. Diante da ocorrência, o oficial Braz convocou a autoridade policial e foram interrogados os envolvidos.

O desertor foi encaminhado à Marinha e o português, negociante de escravos, recolhido à prisão para ser processado pelo crime de reduzir pessoa livre à escravidão (art. 179 do Código Criminal do Império do Brasil).

O inteiro teor dos interrogatórios e dos ofícios foi publicado no jornal *Diario de Pernambuco* de 30 de dezembro de 1858. José Pastor declarou ter 35 anos e ter nascido livre, na Província de Alagoas, ao sul da Província de Pernambuco.

Do depoimento do segundo tenente e da testemunha Manoel Florentino dos Santos, extrai-se que José Pastor teria permanecido de 8 a 10 anos engajado, a serviço da Marinha, antes de desertar. Esses anos de engajamento indiciam que ele desertou quando já teria direito à baixa do serviço, mas era mantido em prorrogação ilegal pelo próprio Estado.

Na rua onde o negociante português declarou estar estabelecido, Rua das Cinco Pontas, nº 64, ficava o ‘barracão’ da RSF.<sup>340</sup> Nele funcionava uma espécie de escritório da obra, onde os trabalhadores recebiam seus pagamentos, guardavam ferramentas, recolhiam materiais de construção e se alojavam quando necessário.

A solenidade de início dos trabalhos de construção da RSF ocorrera aos 07 de setembro de 1855,<sup>341</sup> entretanto a obra só começaria em março de 1856, no mesmo período em que José Pastor é considerado desertor da marinha.

Jacinto Aragão capturou José Pastor em outubro de 1858, levando-o a leilão aos 7 de dezembro de 1858, mesmo ano da inauguração da RSF, com circulação de vagões na linha desde fevereiro de 1858. Para a 2ª seção da RSF, a solução dos contratantes no intuito de melhor suprir as frentes de trabalho seria anunciada como resolvida a partir da chegada dos 200 estrangeiros. Estes que aportaram em Pernambuco na mesma época do leilão do trabalhador escravo e também naquele mesmo momento insurgiram-se em face das condições de trabalho e do salário que encontraram. A companhia ameaçava esses ‘contratados’ ou ‘engajados’ com a lei (*Diario de Pernambuco*, edição n. 286, 14 de dezembro de 1858):

---

<sup>340</sup> Relatório do Chefe da Província de Pernambuco de 1857, disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/pernambuco>.

<sup>341</sup> A data escolhida de início fictício dos trabalhos faz apologia à independência do Brasil, cujo marco fora o “tradicional” Grito do Ipiranga” de 07 de setembro de 1822. Era o reforço do discurso da evolução e do progresso da nação: “Muitas vezes, ‘tradições’ que parecem ou são consideradas antigas são bastante recentes, quando não são inventadas. (...) O termo ‘tradição inventada’ é utilizado num sentido amplo, mas nunca indefinido. Inclui tanto as ‘tradições’ realmente inventadas, construídas e formalmente institucionalizadas, quanto as que surgiram de maneira mais difícil de localizar num período limitado e determinado de tempo – às vezes coisa de poucos anos apenas – e se estabeleceram com enorme rapidez”. HOBBSAWM, Eric. Introdução in. *A invenção das tradições*. São Paulo: Paz e Terra, 2015, p. 7. Ao final desta pesquisa, em anexo, reprodução de Termo que registrou o início das obras e que integra Relatório encaminhado pelo Presidente da Província de Pernambuco naquele ano ao legislativo provincial.



O empreiteiro da estrada de ferro faz publico que esta resolvido a fazer effectivo o engajamento que contratou com diversos estrangeiros para o serviço da dita estrada não só para com os mesmos engajados como para os que os alliciarem ou os admittirem ao seu serviço na conformidade da lei de 11 de outubro de 1837, e pelo presente convida a ditos engajados que tem se recusado a prestar seus serviços a vi-los prestar para que não soffram as penas da dita lei que são severas e imposta summariamente.

O português, negociante de escravos, forjando condição jurídica, ou o patrão, ameaçando a aplicação coercitiva da norma, representaram nesta pesquisa amostras da expropriação da liberdade, pelo uso dos recursos formais disponíveis. No caso do português Jacintho, este figurou na ‘limpeza’ da linha de ferro, apropriando-se de trabalhador cuja condição poderia comprometer juridicamente a companhia RSF em caso de inspeção governamental. Enquanto isso, o contratante da companhia, empenhava-se em impor a lei e a ordem aos que detinham a condição jurídica apropriada ao trabalho nas obras, ou, ao menos, esforçava-se para fazer parecer que assim procedia.

A empresa estava sob a fiscalização tanto da província, através do departamento de obras públicas, quanto da Corte Imperial, sem mencionar as cobranças de retorno que eram feitas pelos acionistas e diretores situados na Praça de Londres. Com a demora na conclusão da obra, intensificaram-se as fiscalizações e cobranças<sup>342</sup>, de modo que a existência de pessoas capazes de retirar das frentes de serviço os trabalhadores em condição de ‘clandestinidade’ poderia ser do interesse dos construtores naquele momento.

No que diz respeito ao recrutamento, Pernambuco não poderia seguir sem pagar o tributo de sangue ao governo imperial, de modo que naqueles mesmos meses de aprisionamento e leilão de José Pastor, o Presidente da Província publicara em seus expedientes ato oficial dando conhecimento às autoridades encarregadas de que Pernambuco deveria fornecer ao menos 120 recrutas (*Diario de Pernambuco*, Parte Official, Expedientes do dia 23 [de novembro], edição n. 283, de 14 de dezembro de 1858). O Estado, desse modo, também seria protagonista nesse processo de retomada dos recrutamentos e de recaptura dos desertores.

---

<sup>342</sup> Os relatórios mencionados na nota, bem retratam o momento de disputa entre governo, executores da obra e diretoria da companhia em Londres. Dentre os fundamentos dos engenheiros fiscais Lane e, especialmente, Viriato (maio de 1858), o volume de trabalhadores era fator de atraso no empreendimento (APEJE, EF 2). Nesse sentido, ver MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2000. Imagem de parte de um dos relatórios de Viriato, a partir de consulta ao acervo do APEJE, em anexo.

A ‘limpeza’ de linha seria feita a contento e já no início de 1859 a premente necessidade de trabalhadores para dar início à 2ª seção da RSF restou evidenciada e a demanda se apresentou num quantitativo que indicia o não aproveitamento da mão de obra anterior.

O anúncio no *Diario de Pernambuco* de 7 fevereiro de 1859 reportou necessidade imediata de preenchimento de 40% do total de postos de trabalho genéricos e de 60% de vagas especializadas (mecânicos, carpinteiros, dentre outros). O anúncio foi direcionado aos ‘arregimentadores’, que não só intermediariam a contratação de trabalhadores, mas receberiam o prêmio para ‘manter’ os operários no serviço:

Tendo o Sr. Guilherme Miguel Peniston engenheiro em chefe da companhia da estrada de ferro exigido do empreiteiro o emprego de dois mil obreiros nas obras da segunda seção, sendo 1.700 trabalhadores e 300 mecânicos e outros, isto para o dia 20 de fevereiro de 1859 ou antes, e desejando o dito empreiteiro satisfazer esta exigência e achando que pelos meios ordinários nenhuma esperança pode ser bem sucedido oferece o prêmio acima de 10:000\$ a qualquer pessoa que cumpra as seguintes condições. CONDIÇÕES. Trazer para as obras da segunda seção para serem empregados, até o dia 20 de fevereiro de 1859 ou antes, 1.000 trabalhadores e 200 mecânicos ou de outros ofícios e empregos. Conservar ditos trabalhadores e mecânicos e outros como acima dito ou um número igual constantemente empregado nas obras da segunda seção da dita estrada de ferro por um período de 4 meses.

Os registros anteriores a 1858-1859 e que foram analisados neste estudo não demonstraram, como já visto, a prevalência de operários estrangeiros na construção da 1ª seção da RSF, o que reflete fenômeno distinto do encontrado nas construções das estradas de ferro do Sul do Império do Brasil.<sup>343</sup> As referências a estrangeiros na construção da 1ª seção da RSF se restringiram aos empreiteiros, engenheiros e auxiliares imediatos, na maior parte deles britânicos e muitos vitimados pelo cólera-morbo ainda em 1856. No caso de postos de trabalho menos elevados, a chegada mais expressiva de imigrantes se deu ao final de 1858, quando já construída e inaugurada a 1ª seção da RSF.

Ao final de 1858, a chegada de 238 europeus foi seguida de ‘fuga’ de parte deles antes mesmo de começarem a trabalhar na RSF. Outros adoeceram. Os que

---

<sup>343</sup> Trabalhos significativos acessados nesta pesquisa e que analisaram estradas de ferro inseridas nos processos produtivos das plantações de café do Sul do Império: EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis, Vozes, 1982; LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2012.

remanesceram para compor as frentes de trabalho da 2ª seção da RSF já não compunham a integralidade do grupo de europeus engajado.<sup>344</sup>

Na investigação do estatuto dos trabalhadores que integraram as frentes de trabalho de construção da 1ª seção da RSF, José Pastor personifica uma relevante evidência da pesquisa, confirmando a hipótese da falsa dualidade de condição ‘livre’ e ‘escravo’ na qualificação dos trabalhadores, especialmente dos trabalhadores das estradas de ferro do Norte do Império do Brasil. Qualificar o trabalhador da 1ª seção da RSF, pois, estaria além das condições dicotômicas de livre ou de escravo, não se restringindo, de igual modo, a classificá-lo na condição de imigrante branco ou nacional pardo.

A partir de uma construção crítica, em grade e não polarizada, a qualificação deste trabalhador foge às generalizações historiográficas<sup>345</sup> que reforçam o discurso polarizado entre o trabalho livre e o trabalho escravo, e atribuem aos trabalhadores livres a construção de ferrovias no Brasil, especialmente aos imigrantes brancos. Se tais conclusões puderam ser sustentadas em certa medida quanto às ferrovias do Sul do Império, no caso do Norte,<sup>346</sup> essas conclusões trilharam em sentido diverso.

O desertor José Pastor, pardo nascido livre e levado a leilão como escravo depois de mais de oito anos de serviço militar, e de quase dois anos de trabalho na construção da RSF, integrou o complexo produtivo da plantação açucareira naquele momento histórico do dito progresso da Nação rumo à civilização e revelou a diversidade de qualificação do trabalhador naquele cenário de obras da 1ª seção da RSF: homem de cor, destituído da livre disposição de seu trabalho pelo Estado, explorado a serviço do capital, protagonista na construção de suas próprias táticas<sup>347</sup> de sobrevivência, sujeito da história vista de baixo.<sup>348</sup>

<sup>344</sup> Nesse sentido, ver MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)*. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2000, p. 175-176.

<sup>345</sup> Exemplificativamente, ver BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953; PINTO, Estevão. *História de uma estrada-de-ferro do Nordeste*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1949.

<sup>346</sup> No mesmo sentido SOUZA, Robério Santos. *Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estrada de Ferro de São Francisco: Bahia, 1858-1863*. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós Graduação em História, 2013.

<sup>347</sup> DE CERTEAU, Michel. *A Escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 20008; DE CERTEAU, Michel. *A Invenção do Cotidiano*. 2 v. Petrópolis: Vozes, 2014. No caso do presente estudo, observou-se que não cabe uma dimensão conceitual de táticas e estratégias também estritamente binária e estanque, mas no sentido do que acrescentou, dentre outros, PEREIRA, Mateus Henrique de Faria;

Através desta breve amostra, obtiveram-se evidências paradigmáticas da história do meio ambiente, da história do trabalho, da história dos padrões de exploração mantidos pelo próprio Estado, a serviço do capital. Nesse cenário, a diversidade de condição dos trabalhadores, especialmente daqueles que abriram caminhos, bateram dormentes e firmaram os trilhos no Norte do Império do Brasil.

---

SARTI, Flavia Medeiros Sarti. A leitura entre táticas e estratégias? consumo cultural e práticas epistolares. *História da Educação*, ASPHE/FaE/UFPel, Pelotas, v. 14, n. 31 p. 195-217, Maio/Ago 2010. Nesse artigo, os pesquisadores enfrentam o ato de leitura como dimensão de disputa dos conceitos aparentemente estanques de tática e estratégia: “É possível considerar, portanto, que em certos casos, as categorias tática e estratégia estabeleçam uma relação de interdependência regulada por um estado permanente de tensão que é reafirmado e atualizado no interior de cada experiência social e individual”. Assim, em certa medida, a composição de forças alcançaria a leitura analítica mesmo daquele que se propõe ao exame científico das fontes, por maior que seja o seu compromisso com o rigor metodológico e a transparência das ferramentas utilizadas na operação historiográfica de escrita da história. O fenômeno, ocorrendo no momento analítico das fontes, por via transversa, tende a se tornar parte da escrita historiográfica resultante, o que, por compromisso ético do cientista, deve ser por ele alertado e deixá-lo em constante estado de alerta.

<sup>348</sup> Nesse sentido, a historiografia produzida da presente pesquisa dialogou, de modo mais particular, com as abordagens que consideram paradigmas indiciários de análise, sem que a composição do todo ao qual se integravam os indícios fosse descartada, bem como sem se abandonar a dinâmica de forças existente nas relações que, como dinâmica que é, está composta de resultantes variáveis, com graus distintos de resiliência, ruptura e rearranjos. GINZBURG, Carlo. *Mitos, Emblemas e Sinais: Morfologia e História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989; REVEL, Jacques (org.). *Jogos de Escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998; THOMPSON, E.P. History from Below, *Times Literary Supplement*, April 7th 1966, disponível em <http://www.the-tls.co.uk/tls/>; MARX, Karl. *O Capital*. Livro 1. São Paulo: Boitempo, 2013 [1867].

## Considerações finais

**“UM DESERTOR VAI A LEILÃO”: CRIME DE REDUZIR PESSOA LIVRE À CONDIÇÃO DE ESCRAVO, MAS O QUE É LIBERDADE E O QUE É ESCRAVIDÃO?**

O caminho de ferro serpenteou terras e rios da lavoura da cana de açúcar que se estabelecera na paisagem da Província de Pernambuco havia dois séculos. O açúcar, “que se vendia em boticas, pesado aos gramas”<sup>349</sup> até o século XVI, encontrara lugar de destaque nestes solos desde os tempos do Brasil Colônia. No Império, seu status se manteve preservado e a *plantation* açucareira se aperfeiçoaria tecnologicamente, perpetuando, porém, os seus elementos constitutivos: o latifúndio, o trabalho forçado e a monocultura voltada à exportação.

O caminho de ferro atenderia àquela “indústria de ponta da Época Moderna”<sup>350</sup>, conservando os elementos que a constituíam e até mesmo dando a possibilidade de serem melhor aproveitados. O barateamento dos custos de transporte do açúcar, que precisava sair do engenho ao porto, atrelado ao uso direto de novas tecnologias a vapor no beneficiamento da cana, diminuiria os gastos com frentistas e intermediários<sup>351</sup> e liberaria parte da mão de obra da plantação.

A estrada de ferro era o progresso. Fruto da razão, ela materializava o poder do homem sobre o tempo e sobre a natureza, da qual ele se dissociava para ordenar e dominar. Terra e homem integrados no imaginário das elites que exerciam a posse e a propriedade sobre a integralidade daqueles elementos objetificados: as *laboring landscapes*.

As elites buscavam preservar suas redes de poder, ao mesmo talante em que avançavam no projeto de Nação brasileira que, embora moderna, deveria ser conservadora das relações estabelecidas. Na paisagem da Província de Pernambuco, a plantação e a escravidão continuariam transcorrendo em longa duração<sup>352</sup> e garantiriam

<sup>349</sup> PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004, p. 32.

<sup>350</sup> DABAT, Christine Rufino. *Moradores de engenho. Estudo sobre as relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 55.

<sup>351</sup> Sobre o transporte do açúcar em Recife no século XIX, AROUCHA, Davi Costa. *A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife do Século XIX*. Monografia – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Graduação em História, 2014.

<sup>352</sup> Acerca da temporalidade, a expressão utilizada é remissiva à categoria de longa duração estudada e categorizada por Fernand Braudel (BRAUDEL, Fernand. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editorial Presença, 1972 [1958], p. 21-9).

sua inserção na condição de produtora voltada ao mercado consumidor de açúcar no sistema da economia-mundo.<sup>353</sup> Prevalendo o modo produtivo, perpetuar-se-iam o poder de mando dos senhores do açúcar e o dever de obediência dos que estavam a eles submetidos, sem que isso significasse um paradoxo ao discurso do progresso, já que mantida a coerência da ideologia das *laboring landscapes*.<sup>354</sup>

Seria, em todo caso, o estatuto de propriedades o objeto de reformas não estruturais indispensáveis naquele processo formativo de uma Nação civilizada. Dentre as reformas, a da terra (privada) e a do trabalho (tecnicamente livre).

As alongadas discussões políticas aconteceriam a fim de se construir uma solução jurídica negociada que minimizasse os riscos de mudança efetiva nas configurações sociais existentes. No discurso do progresso, a preservação das relações de forças mantendo os atores em seus devidos lugares, não negava a modernidade, que se apresentava e pedia passagem em símbolos visíveis e arrebatadores da admiração dos que deles desfrutariam.

Os avanços tecnológicos estavam inseridos nesse processo e os transportes a vapor, além de encurtar distâncias entre produção e consumo, materializavam os anseios de prosperidade e civilização. Seria necessária a estruturação da formação dos engenheiros, dissociando-se ao longo do tempo a engenharia militar da civil. Engenheiros integraram um corpo politécnico de execução desse projeto imperial de Nação, mantendo querelas científicas, ocupando espaços da política e opinando em temas econômicos. Estavam qualificados e acima dos executores das obras da ferrovia.

Essas obras, embora reguladas sob o prisma do trabalho dito livre, com pagamento de jornais aos operários empregados na construção, desempenhariam a faina numa ferrovia cujo traçado serpenteava a plantação açucareira escravista, sob as diretrizes de um Estado que expropriava as liberdades em prol do projeto de Império brasileiro, ensinando ofícios e preenchendo as fileiras das armas para a defesa da Nação.

---

<sup>353</sup> WALLERSTEIN, Immanuel. *O capitalismo histórico*. Brasília: Brasiliense, 1985.

<sup>354</sup> Thomas D. Rogers, ao estudar a perspectiva da elite política e canavieira em Pernambuco, forjou o conceito de *laboring landscapes*. Detectou que o imaginário das elites, atrelando os elementos propriedade, terra e trabalho, teria pouca margem à dissociação dos mesmos, o que perpetuaria o trabalhador em status de propriedade semelhante ao da terra e, por isso mesmo, em estreita ligação a ela. Assim, a visão de paisagens que trabalham seria resultante da objetificação do trabalhador e de sua indistinção da terra, ambos integrantes, na origem, do mesmo patrimônio jurídico do senhor da plantação. ROGERS, Thomas D. *Laboring Landscapes: The Environmental, Racial, and Class Worldview of the Northeastern Sugar Elite, 1880s-1930s*. in. *Luso-Brazilian Review*, 2009, 46:2, p. 22-53, 2009. UNICAMP, 1977.

Um dos resultados dessa convivência entre os mais variados modelos e formas de relações de trabalho seria a comunicação dos estatutos diversificados de trabalhadores, personificando-se em José Pastor a evidência paradigmática de um trabalhador que experimentou, ao mesmo tempo, uma gama variada de estatutos formais e materiais. As invariantes foram o trabalho e a coerção. No mais, esteve no intervalo aberto que havia entre o trabalho escravo e o trabalho dito livre.

De 7 de setembro de 1855 – 33 anos da Independência do Brasil – até o dia 8 de fevereiro de 1858 a obra seria lugar de paragens de muitos trabalhadores que, quando da inauguração e início da operação dos 31,5 km de traçado acelerando o trajeto entre Cinco Pontas (Recife) e vila do Cabo, já não estariam mais lá e, mesmo que estivessem, inteririam as vistas sem serem dissociados da paisagem:

“O dia 8 de fevereiro de 1858 será um dos mais esplendidos do nosso horizonte, e marcará nos annaes de Pernambuco uma das épocas mais gloriosas da sua civilização. Avante, oh Pernambuco! a carreira do progresso está aberta!”<sup>355</sup>

Mesmo os que foram avistados quase dois anos depois por Sua Majestade, o Imperador Dom Pedro II, contariam com registros genéricos e de contabilização coletiva, ao lado de apontamentos nominais e quantitativos de instrumentos e maquinários. Estavam inventariadas as oficinas de trabalho da RSF:

Visitei as oficinas da Companhia, indo do Cabo até lá e voltando em vagon. Estão muito bem montadas para obra de carpintaria, e sofrivelmente para a de ferro. Tem 40 trabalhadores nacionais e 20 e 25, sendo os 100 serventes em- pregados nas oficinas e dependencias todos nacionais. O Penniston disse-me que está organizando uma escola para ensinar diferentes officios. Ha maquinas: de aplainar passando uma taboa ordinaria 2 vezes uma por cada banda; outra para fazer as juntas das taboas; verruma; goivas; 3 serras circula- 2 maiores e 1 menor e outra vertical, pequena e es res treita para cortar em curva; tomos: para parafusos; para pecas pequenas; duplo para grandes, e outro para as medias verruma, e 2 plainas para ferro uma vertical e outra horizontal, sendo esta para pecas grandes. O motor é de 25 podendo elevar-se a 40 cavalos. Tem 4 forjas, e um poço de que e tira agua para caldeira do motor, e tanque das locomotivas Vi um estrado de ferro montado sobre trilhos, assentes nas oficinas, para levar e trazer ás oficinas os carros dos ar mazens e os trilhos da estrada. Tem um ventilador para todas as forjas. Os vagons fazem-se

---

<sup>355</sup> *Diario de Pernambuco*, 10 de fevereiro de 1858.

de camassari, madeira das matas de Pernambuco, que dura muito e não fende.<sup>356</sup>

Através desta breve amostra, evidências paradigmáticas da história do meio ambiente, da história do trabalho, da história dos padrões de exploração mantidos pelo próprio Estado, a serviço do capital, da história de trabalhadores que abriram caminhos, bateram dormentes e firmaram trilhos no Norte do Império do Brasil, da história brasileira.



Fotografia 02 – Trecho em construção (1858), de Auguste Stahl e, a seguir, detalhes da mesma imagem.<sup>357</sup>

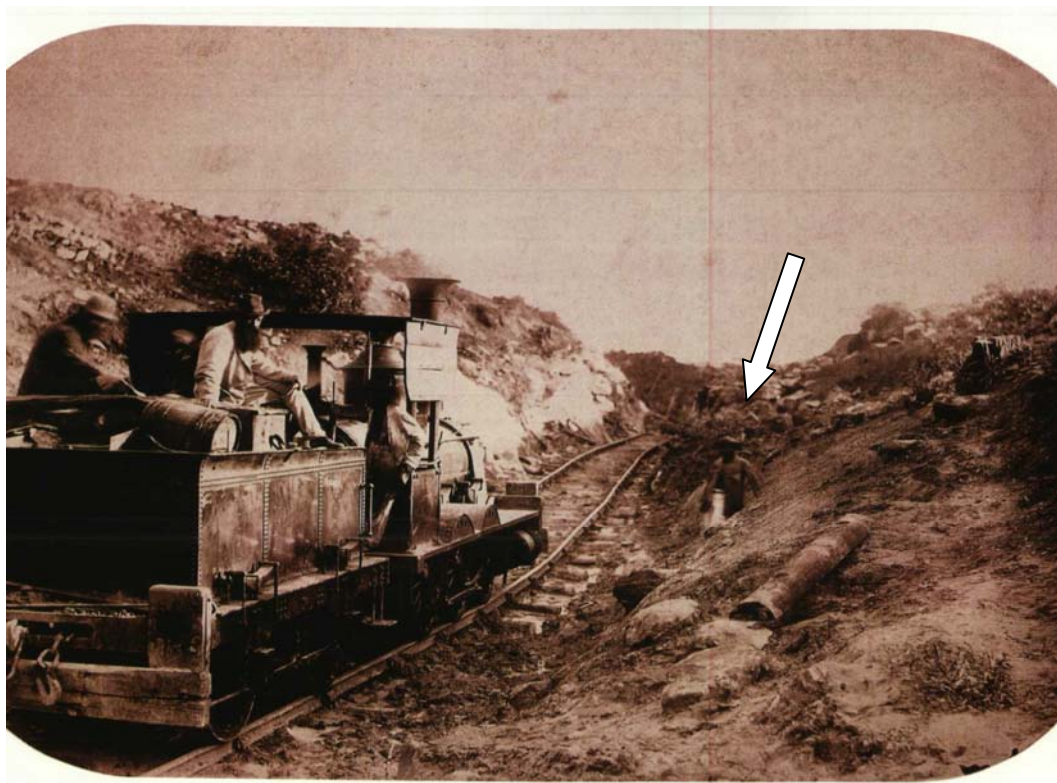


Detalhe da imagem, à esquerda do caminho de ferro.

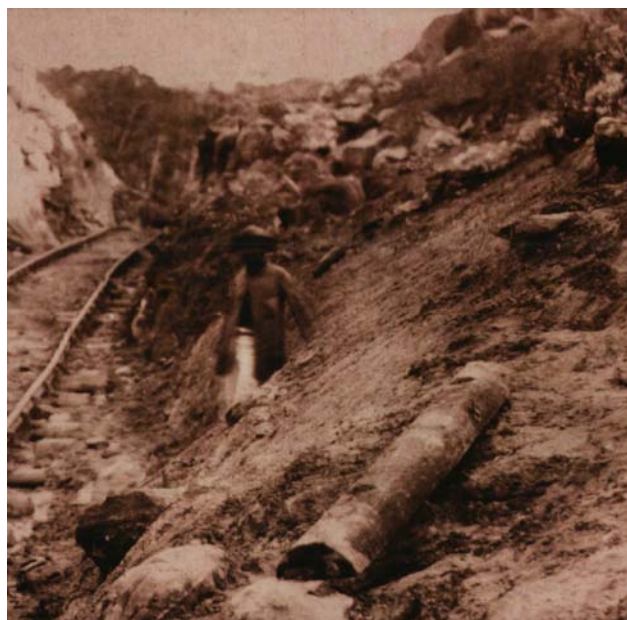
<sup>356</sup> Fragmento das anotações do diário de Dom Pedro II do dia 1 de dezembro de 1859, extraídas da edição *Viagem a Pernambuco em 1859*, promovida pelo Arquivo Público Estadual em 1952, Separata da Revista do Arquivo Público n. 7 e 8, p. 73.

<sup>357</sup> Fundo do acervo digital da Biblioteca Nacional/RJ, ampliação em anexo.





Fotografia 03 (reprodução) – Obras da ferrovia (1858), de Auguste Stahl e, a seguir, detalhes da mesma imagem.<sup>358</sup>



Detalhe da imagem, à margem do caminho de ferro.

<sup>358</sup> Reprodução da obra de LAGO, Bia Correia do. *Augusto Stahl: obra completa em Pernambuco e Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Capivara, 2001.

## Referências

- ÁLVARES, Alejandro García; LECUONA, Oscar Zanetti. **Caminos para el azúcar**. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1987.
- AMORA, Soares. **Minidicionário da Língua Portuguesa**. São Paulo: Saraiva, 2008.
- ANDERSON, Benedict. **Comunidades Imaginadas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008 [1983].
- AROUCHA, Davi Costa. **A urbanidade do açúcar: o transporte do produto no Recife do Século XIX**. Monografia – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Graduação em História, 2014.
- AZEVEDO, Celia Maria Marinho de. **Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites do século XIX**. São Paulo: Annablume, 2004.
- BAZZANI, Eduardo L. Moyano Bazzani. **La nueva frontera del azúcar: el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX**. Madri: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1991.
- BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil: estudo social, político e histórico**. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.
- BORBA, Vicentina Maria Ramires. No compasso das adivinhações: elementos para uma abordagem enunciativa dos sentidos do discurso in. **Linguagem: entre o sistema, o texto e o discurso**. Curitiba: CRV, 2015, p. 59-78.
- BOWLER, Peter J. **The invention of progress: The Victorians and the past**. Oxford: Basil Blackwell, 1989.
- BRAUDEL, Fernand. **História e Ciências Sociais**. Lisboa: Editorial Presença, 1972 [1958].
- BRASIL. Congresso Nacional. **Anais do Senado Federal**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1850 (6 volumes), 1851 (5 volumes), 1852 (2 volumes), 1853 (2 volumes), 1854 (4 volumes) e 1855 (3 volumes).
- BRASIL. Senado. **Regimento interno do Senado: acompanhado do Regimento Commum; dos quadros demonstrativos da abertura e encerramento da Assembléa Geral Legislativa, e das prorrogações, convocações extraordinarias, adiamentos da Assembléa Geral; bem como da dissolução da Camara dos Deputados; e do quadro dos Senadores do Imperio do Brazil, desde o anno de 1826 até 1883**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.
- BUENO, Silveira. **Minidicionário da Língua Portuguesa**. São Paulo: LISA, 1989.
- CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844)**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, 2011.

CARNEIRO, Raíssa Orestes. **Os “donos das florestas”:** Código Florestal, debates políticos e direito de propriedade na discussão sobre a conservação das matas em Pernambuco (1889-1911). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, Recife, 2015.

CARVALHO, José Murilo de. **A Construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

COIMBRA, Creso. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil.** Brasília, Ministério dos Transportes: Centro de Documentação e Publicações, 1974.

CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista.** São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CHASTENET, Jacques. **A vida quotidiana em Inglaterra no começo da era vitoriana (1837-1851).** Lisboa: Edição Livros do Brasil, s.d.

DABAT, Christine Rufino. **Moradores de Engenho. Relações de trabalho e condições de vida dos trabalhadores rurais na zona canavieira de Pernambuco, segundo a literatura, a academia e os próprios atores sociais.** Recife: UFPE, 2012.

DABAT, Christine Rufino. A produção de açúcar nas fronteiras da modernidade: o percurso de Henrique Augusto Milet (Pernambuco, século XIX). **Clio - Série Revista de Pesquisa Histórica** - N. 30-2, 2012.

DABAT, Christine Rufino. SANTOS, Renata Conceição Nóbrega. ‘A civilização acompanha as locomotivas’: a implementação da rede ferroviária no Brasil e na China (1852-1912). **Revista Leste Vermelho**, São Paulo, v. 3, n. 1, Janeiro/2017, p. 453 – 509.

DUNCAN, Julian Smith. **Public and Private Operation of Railways in Brazil.** Nova York: Columbia University, 1932.

EISENBERG, Peter L. **Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco – 1840/1910.** Rio de Janeiro, Campinas: Paz e Terra, UNICAMP, 1977.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro Pedro II (1855-1865).** Petrópolis: Vozes, 1982.

FRIDMAN, Fania et al. (orgs.). **Escritos sobre Espaço e história.** Rio de Janeiro: Gramond Universitária, 2014.

GESTEIRA, Heloisa Meireles; CAROLINO, Luís Miguel; MARINHO, Pedro (orgs.). **Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil, séculos XVI ao XIX.** São Paulo: Paz e Terra, 2014.

GOMES, Alessandro Filipe de Meneses. **Das docas de comércio aos cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramentos do porto do Recife no Oitocentos.** Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2016.

- GOMES, Edvânia Torres Aguiar. **Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Massangana, 2007.
- GRAHAM, Richard. **Clientelismo e política no Brasil do século XIX**. Rio de Janeiro, UFRJ, 1997.
- GREGOLIN, Maria do Rosário. **Foucault e Pêcheux na análise do discurso: diálogos & duelos**. São Carlos: Claraluz, 2006.
- GRILLO, Maria Ângela de Faria. **O Cotidiano da Escravidão em Pernambuco, 1850-1888**. Recife, 1989, Mestrado em História UFPE-CFCH, 1989.
- HOURDEQUIN, Marion Hourdequin; HAVLICK, David G. Havlick (eds.). **Restoring Layered Landscapes: History, Ecology, and Culture**. New York: Oxford University Press, 2015.
- HOBSBAWM, Eric. **The Age of Revolution 1789-1848**. London: Sphere, 1962.
- HOBSBAWM, Eric. **The Age of Capital 1848-1875**. London: Abacus, 1975.
- HOBSBAWM, Eric. **The Age of Empire 1875-1914**. London: Abacus, 1987.
- HOBSBAWM, Eric. **A questão do nacionalismo: nações e nacionalismo desde 1780**. Lisboa: Terramar, 1998.
- HOBSBAWM, Eric. **Da Revolução Industrial ao Imperialismo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.
- JANCSÓ, Istiván. (org.) **Cronologia de História do Brasil Monárquico (1808-1889)**. 1ª. ed. São Paulo: Humanitas, 2000.
- LAGO, Bia Correia do. **Augusto Stahl: obra completa em Pernambuco e Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora Capivara, 2001.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: EDUSP, 2012.
- LIMA, Milton Luiz Paiva de. **Noções de Topologia para Projetos Rodoviários**. Rio Grande: Universidade Federal do Rio Grande (Departamento de Materiais e Construção), Disciplina: 04085 – Projeto de Estradas, disponível em <<http://www.topografiageral.com/Curso/>> acessado aos 11 de janeiro de 2016.
- MANSFIELD, Charles Blachford. **Paraguay, Brazil and The Plate: letters written in 1852-1853**. Cambridge: Macmillan & CO., 1856.
- MATTOS, Marcelo Badaró. **Escravidados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca**. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.
- MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa. **Exposição do Visconde de Maua aos credores de Maua & C e ao publico**. Rio de Janeiro : J. Villeneuve, 1878.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte Agrário e o Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O nome e o sangue: uma parábola familiar no Pernambuco colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e mudanças: o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902)**. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2000.

MELO, Josemir Camilo de. **A primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife-São Francisco Railway**. Recife: Cepe, 2016.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)**. Campina Grande: EDUFPG, 2007.

MELO, Josemir Camilo de. **Uma Família de Engenheiros Ingleses no Brasil: De Mornay Brothers**. Recife: Livro Rápido, 2008.

MENDES, Fábio Faria. **Recrutamento militar e construção do Estado no Brasil imperial**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010.

MINTZ, Sidney W. **O poder amargo do açúcar. Produtores escravizados, consumidores proletarizados**. Org. e Trad. Christine Rufino Dabat, Recife, Editora Universitária UFPE, 2010.

MONZOTE, Reinaldo Funes. **De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926**. Buenos Aires, Cidade do México: Siglo XXI, 2004.

NEEDELL, Jeffrey. **The party of order. The Conservatives, the state, and slavery in the Brazilian monarchy, 1831-1871**. Stanford: Stanford University Press, 2006

NOCK, O. S. **Railways then and now. A world history**. New York: Crown Publishers, 1975.

OLIVEIRA, José Gonçalves de. **Traçado das Estradas de Ferro no Brazil**. Rio de Janeiro: H. LOMBAERTS & COMP., 1892.

OTTONI, C. B. **O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.

OTTONI, C. B. **Autobiografia**. Brasília: UnB, 1983 [1908].

OTTONI, C. B. (et. al) **Carta aos Netos**. Rio de Janeiro : Ministério da Justiça, Arquivo Nacional, 1978.

PASSOS, Francisco Pereira. **Caderneta de campo para uso dos engenheiros incumbidos de trabalhos de estradas de ferro contendo explicações sobre o modo de rectificar e empregar os instrumentos, os melhores methodos de traçar curvas no terreno, fazer nivelamentos, construir as plantas e perfis e calcular os movimentos de terra, contendo igualmente os equivalentes das medidas métricas e inglezas em brazileiras e vice-versa, e formulas de planimetria, stereometria e**

**trigonometria, etc. seguida de todas as tabellas indispensaveis para as explorações, marcação de curvas e construção de plantasse finalmente uma tabella de jornaes de operarios desde 1\$500 até 7\$000 réis para todos os dias do mez e quartosde dia.** Rio de Janeiro: Typ. de Carlos Gaspar da Silva & Campos, 3ª edição, 1894.

PERES, Victor Hugo Luna. **Os trabalhadores chineses do açúcar: dos dois milênios de produção em regime de economia familiar às ‘plantations’ caribenhas.** Recife: Dpto História da UFPE, 2009.

PINTO, Luiz Maria da Silva. **Diccionario da Lingua Brasileira.** Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832.

PINTO, Estevão. **História de uma Estrada-de-Ferro do Nordeste.** Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1949.

PONCIONI, Claudia. **Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro francês fourierista.** Recife: CEPE, 2010.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 2004 [1945].

ROBIN, Regine. **História e Linguística.** São Paulo: Cultrix,. 1973.

ROGERS, Thomas D. “Laboring Landscapes: The Environmental, Racial, and Class Worldview of the Northeastern Sugar Elite, 1880s-1930s”. **Luso-Brazilian Review**, 2009.

ROSAS, Suzana Cavani. 'Um líder conservador no Império: perfil, atuação política e redes de sociabilidades do Visconde de Camaragibe, em Pernambuco e na Corte, entre as décadas de 1850-1860'. in.: XXVII Simpósio Nacional de História, 2013, Natal. **Anais do XXVII Simpósio Nacional de História.** Natal: ANPUH-RN, 2013. v. 1

ROSAS, Suzana Cavani. Da “Constituinte Soberana” a “Conciliação Política sobre as bases das reformas”: o partido liberal em Pernambuco e o Gabinete Paraná de 1853. in. **Revista História**, São Paulo, n. 170, p. 291-316, jan./jun., 2014.

SANTOS, Renata Conceição Nóbrega. A natureza e o homem nas imagens de Auguste Stahl (1855-1858). in.: **Anais do Encontro Democracia e Diversidade: produção e socialização do conhecimento histórico.** XI Encontro Estadual de História da ANPUH de Pernambuco. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2017. p. 2090-2109.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da Silva. **Ser Nobre na Colônia.** São Paulo: UNESP, 2005.

SILVEIRA, Marcio Rogerio. **Estradas de Ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas.** Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o Império: Os planos de viação no Segundo Reinado 1869-1889.** São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, Robério Santos. **Se eles são livres ou escravos: escravidão e trabalho livre nos canteiros da Estrada de Ferro de São Francisco: Bahia, 1858-1863**. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós Graduação em História, 2013.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos Internos (engenhos e escravos na Sociedade Colonial: 1550-1835)**. São Paulo: Cia Das Letras/CNPq, 1988.

SLEMIAN, Andréa; PIMENTA, João Paulo G. **O "nascimento político" do Brasil: as origens do Estado e da nação (1808-1825)**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia no Brasil: séculos XVI a XIX**. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994.

TOMICH, Dale W. **Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial**. São Paulo: EDUSP, 2012.

THOMPSON, E.P. History from Below, **Times Literary Supplement**, 7 April 1966, disponível em <http://www.the-tls.co.uk/tls/>, acessado aos 08 de janeiro de 2016.

THOMPSON, E. P. **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VALENTE, Wagner Rodrigues. **Uma história da matemática escolar no Brasil, 1730-1930**. São Paulo: Annablume e FAPESP, 2007.

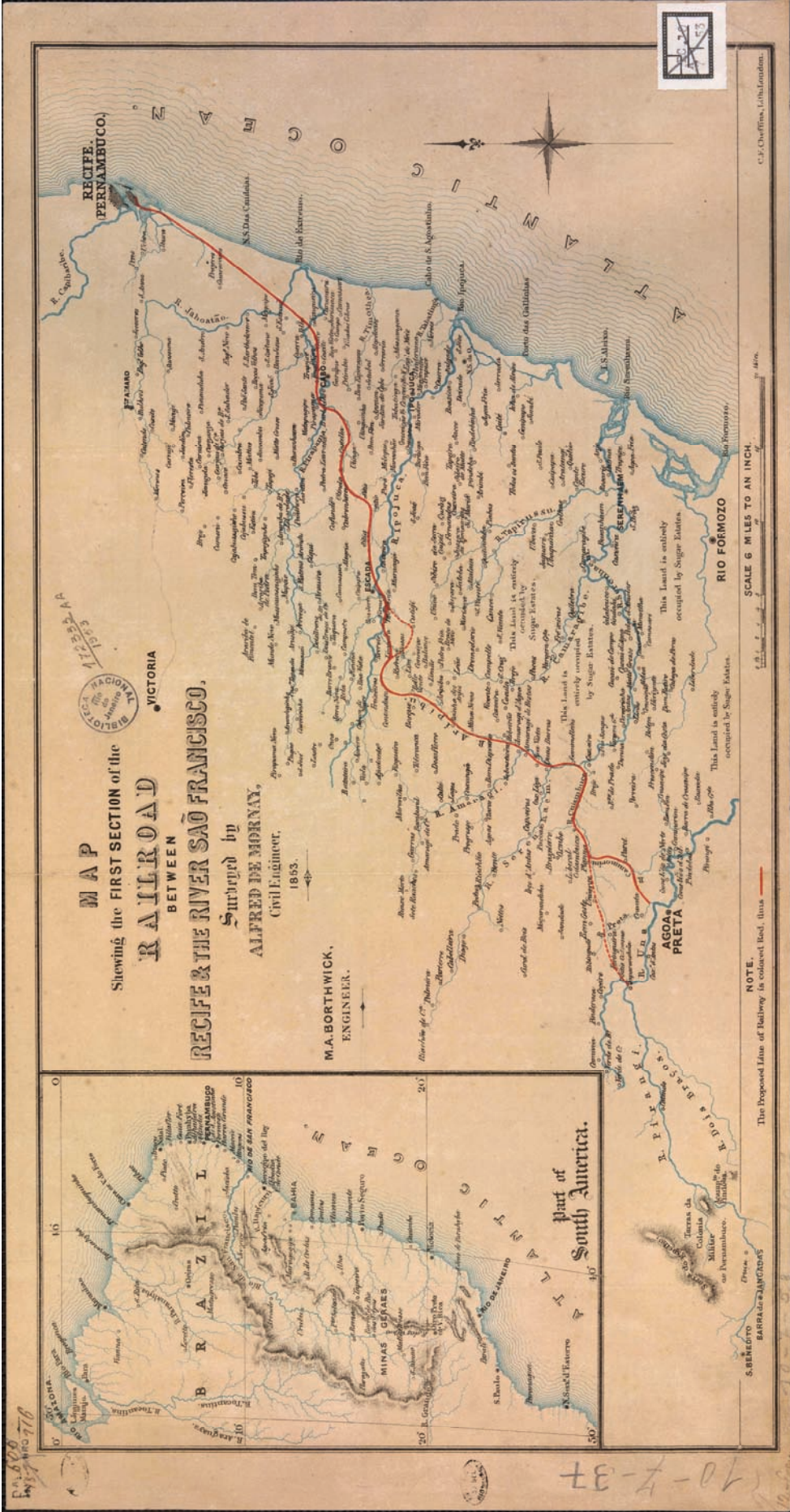
VARGAS, Jonas Moreira. **Entre a Paróquia e a Corte: a elite política do Rio Grande do Sul (1850-1889)**. Santa Maria: UFSM, 2010.

WALLERSTEIN, Immanuel. **O capitalismo histórico**. Brasília: Brasiliense, 1985.

WEINSCHENCK, Benjamin. Manual do Engenheiro de Estradas de Ferro. **Collecção de formulas, apontamentos, regras e dados concernentes a reconhecimentos, exploração, projecto e construção de estradas de ferro e das respectivas obras de arte e superestructura e noticia sobre instrumentos, seu uso e rectificação com as tabelas mais necessarias á pratica do campo e do escriptorio**. Rio de Janeiro: Typographia Universal de H. Laemmert & C., 1882.

**ANEXO** – Mapas, desenhos, fotografias e figuras reproduzidas em menor escala ao longo do trabalho.





P. 1. 100  
1853-1854

10-4-37

**MAP**  
Showing the FIRST SECTION of the  
**RAILROAD**  
BETWEEN  
**RECIFE & THE RIVER SAO FRANCISCO.**  
Surveyed by  
**ALFRED DE MORNY,**  
Civil Engineer,  
1853.

M.A. BORTHWICK,  
ENGINEER.

**NOTE.**  
The Proposed Line of Railway is colored Red, thus —

ESTADO DA  
PERNAMBUCO



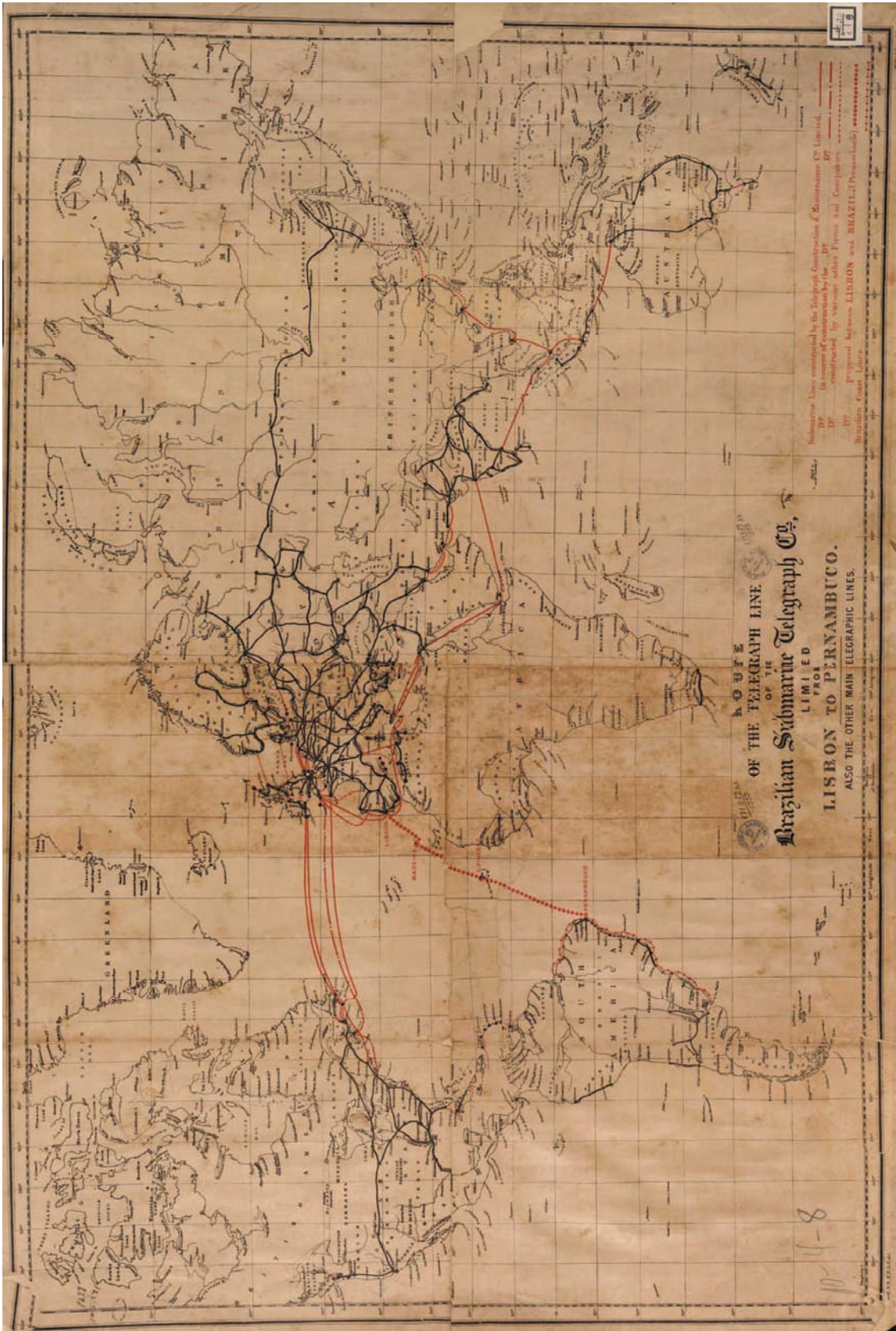
SCALE 6 MILES TO AN INCH.

C.F. CHEFFINS, Lith. London.



NEG 02394





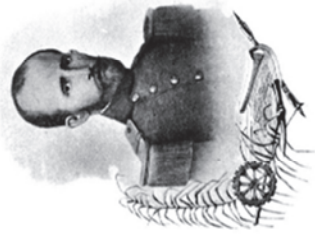
ROUTE  
 OF THE TELEGRAPH LINE  
 OF THE  
**Brazilian Submarine Telegraph Co.,**  
 LIMITED  
**LISBON TO PERNAMBUCO.**  
 ALSO THE OTHER MAIN ELECTRIC LINES.

Submarine Lines constructed by the Telegraph Construction & Maintenance Co. Limited.  
 DP. In course of construction by the DP.  
 DP. Completed by various other Firms and Companies.  
 DP. Proposed between LISBON and BRAZIL (Presumably)  
 Brazilian Coast Lines.

11-8



1855-1865



*Christiano Buedisto Ottoni.*

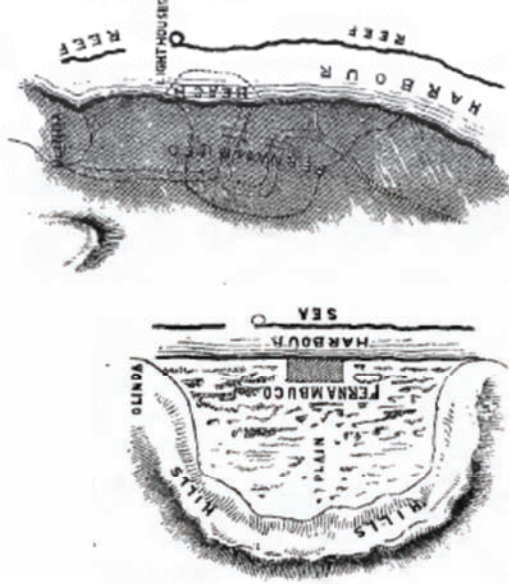
"Destes factos resulta que o rio de S. Francisco é a 1ª chave da união entre o Norte e o Sul e como tal deve o seu valle representar para o futuro papel imporlante na rede das vias de comunicação".

"Assim a navegação de S. Francisco ligada aos trilhos da Agoa Preta, e com os braços que pôde lançar da margem pernambucana para o interior constituirão algum dia o amplexo civilizador entre o Norte e o Sul do Brasil."

OTTONI, C. B. *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.



*Charles R. Mayhew.*



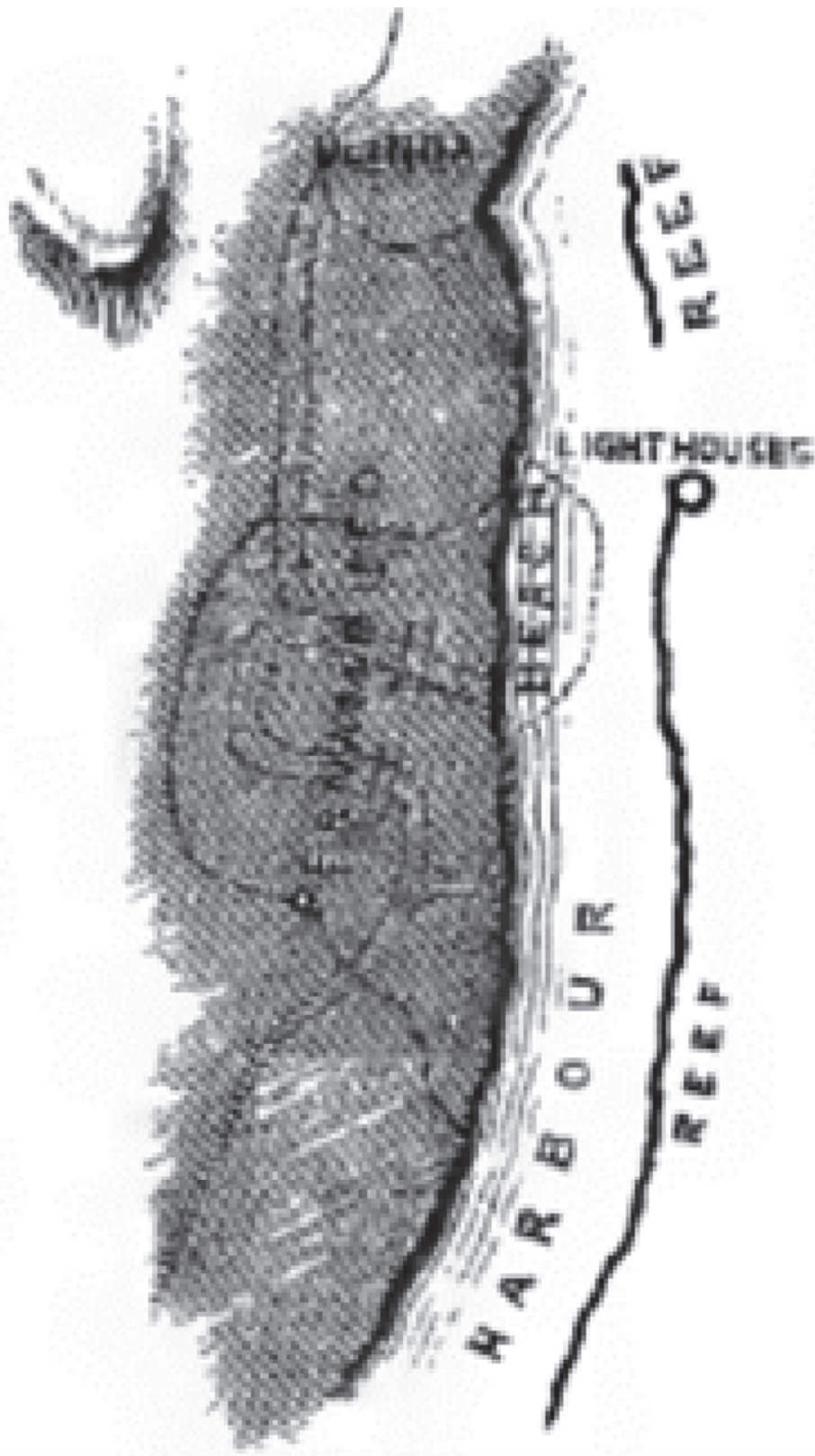


Figura 01 – Porto de Pernambuco, 1852 (1856), Charles Blachford Mansfield.

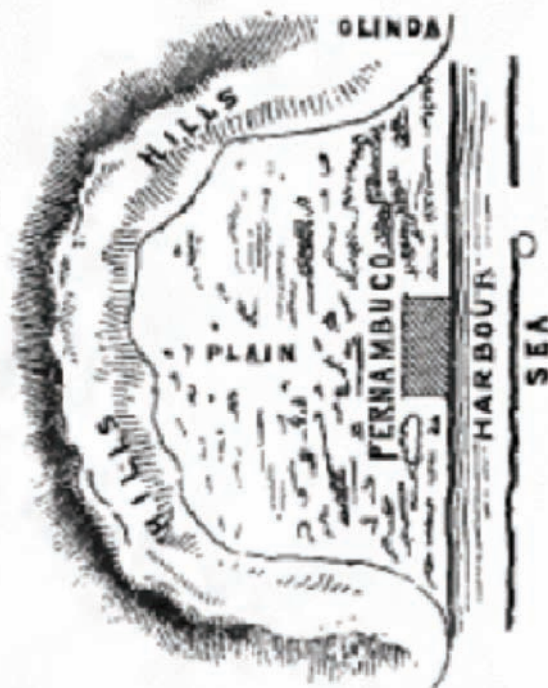


Figura 02 – Desenho [Mapa] de Pernambuco, 1852 (1856), Charles Blachford Mansfield.

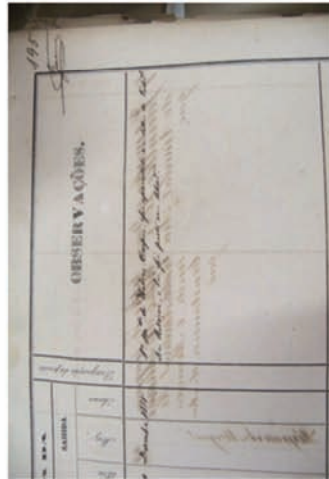


*Um desertor em leilão.* — No dia 7 do corrente no armazem do Sr. Borja, tendo de ir a leilão um pardo de nome Manoel, como escravo do portuguez Jacintho José Aragão, ao meio dia apparecendo por ali um official de marinha, notou que o dito pardo, apenas o viu, tratou de occultar o rosto para fugir-lhe ás vistas. Tendo isso despertado a curiosidade do dito official, elle se aproxima do pardo, e reconhece nelle um desertor de marinha, chamado José Pastor, e que fazia parte da tripolação do brigue *Cearense*. Propalado esse facto, o curador geral dos orphãos, Dr. Souza Reis, dirigiu-se ao Sr. chefe de policia para inteiral-o do occorrido. Chamado á policia o pardo, confessou que era de marinha, e que tendo desertado á 2 annos, trabalhára na estrada de ferro, onde o foi buscar o dito Aragão para propor-lhe que elle viesse para sua companhia a servir-o como escravo, porque no fim de 6 annos lhe daria uma carta de liberdade com a qual evitaria a pena de deserção; e tendo elle acceitado essa proposta, o tinham mandado para a casa de leilão, sem saber para que fim. O portuguez Aragão, porem, declarou que o dominio de José Pastor, como escravo, lhe fôra transferido por um seu devedor, e que tendo elle fugido a annos, fôra encontrado ha pouco trabalhando na estrada de ferro, d'onde o tirára com o auxilio da policia para o mandar vender em leilão. O Sr. chefe de policia, por tanto, mandou proceder a outros interrogatorios, e fez recolher o dito portuguez á casa de delençaõ, para ser processado pelo crime de reduzir á escravidão pessoa livre. O preso recorreu para a relação do districto, e foi no dia 20 posto em liberdade por ordem de *habeas-corpus*. —

Temos a accrescentar a isso, que o official que reconheceu o desertor, de quem se trata, foi o 2º tenente Braz José dos Reis, e que o mesmo desertor pertencéra á guarnição do brigue *Cearense*, do qual evadiu-se no dia 10 de fevereiro de 1856. Elle acha-se actualmente preso a bordo do brigue-barca *Itamaracá*.

Marcolino de Borja Giraldes, agente leiloeiro situado à Rua do Collegio n. 15, annunciava para 3 de dezembro de 1858 o leilão "de um escravo preto de 25 annos, bastante robusto e perito marinho" (*Diario de Pernambuco*, edições 276, 277 e 278, 1858).

Transferido o leilão para dia 7, o anúncio passou a destacar logo na chamada, em caixa alta, a qualidade de marinho do escravo: "LEILÃO DE 1 ESCRAVO MARINHEIRO (TRANSFERÊNCIA) TERÇA-FEIRA 7 DO CORRENTE" (*Diario de Pernambuco*, edições 279, 280 e 281, 1858).



APEJE, série Casa de Detenção do Recife, dezembro de 1858

ED  
4.3/3

# MANUAL

DO

## ENGENHEIRO DE ESTRADAS DE FERRO

COLLECCÃO DE FORMULAS  
APONTAMENTOS, REGLAS E DADOS  
CONCERNENTES A

RECONHECIMENTOS, EXPLORAÇÃO, PROJECTO E CONSTRUÇÃO

DE

ESTRADAS DE FERRO

e das respectivas obras de arte e superstructura

E

NOTICIA SOBRE INSTRUMENTOS  
SEU USO E RECTIFICAÇÃO

com as tabelas mais necessarias á pratica do campo e do escriptorio

PELO ENGENHEIRO

*B. Benjamin Weinschenck*

RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA UNIVERSAL DE H. LAEMMERT & C.  
Tr. das das Invenções, 71

1882

VIII

**Nell. Kaufmann**, Dr. A. M. o E. W., Lehre von de  
Eisenbahncurven und Ausweichgleisen. Stutt-  
gart 1868.

**Passos**, Dr. Francisco Pereira, Caderneta de campo, Londra  
1876.

**Reuleaux**, F., Der Constructeur, Braunschweig 1865.

**Sonnet**, H., Dictionnaire des mathématiques appliquees  
Paris 1874.

**Waldegg**, E. Housinger v., Handbuch für specielle Eisen-  
bahntechnik, Leipzig 1873.

**Weber**, M. M. Freiherrn v., Die Praxis des Baues und  
Betriebs der Secundärbahnen, Weimar 1873.

**Welsbach**, Ingenieur, Braunschweig 1877.

**Winkler**, Dr. E., Vorträge über Brückenbau, Wien 1875.

## OBRAS CONSULTADAS

**Bauernfeind**, Dr. Carl Maximilian, Elemente der Vor-  
messungskunde, Stuttgart 1869.

**Becker**, M., Allgemeine Baukunde des Ingenieurs, Stutt-  
gart 1870.

— Der Strassen-und Eisenbahnbau, Stuttgart  
1870.

— Der Brückenbau, Stuttgart 1873.

**Claudel**, J., Introduction à la science de l'ingénieur.  
Paris 1875.

— Formules, tables et renseignements usuels,  
Paris 1872.

**Forney**, Matthias N., Catechism of the locomotive. New-  
York 1877.

**Goschler**, Ch., Traité pratique de l'entretien et de l'ex-  
ploitation des chemins de fer, Paris 1870.

**Henck**. John B., Field-book for railroad engineers, New-  
York 1871.

**Hochschi**, I., Die Anordn. Wien 1872.

**Koenig**, Fr., Der practische Rohrmeister, Jena 1872.

**Lacerda**, Dr. Luiz Maria Gonzaga de, Livro de campo,  
Rio de Janeiro 1876.

**Laisle**, Schuchler, Fr. o Ad., Der Bau der Brücken-  
träger, Stuttgart 1876.

**WEINSCHENCK**, Benjamin. Manual do  
Engenheiro de Estradas de Ferro.

*Collecção de formulas, apontamentos,*

*regras e dados concernentes a*

*reconhecimentos, exploração, projecto e*

*construção de estradas de ferro e das*

*respectivas obras de arte e*

*superstructura e noticia sobre*

*instrumentos, seu uso e rectificação com*

*as tabelas mais necessarias á pratica do*

*campo e do escriptorio. Rio de Janeiro:*

Typographia Universal de H. Laemmert  
& C., 1882.

**CADERNETA DE CAMPO**  
 PARA USO DOS  
**ENGENHEIROS INCUMBIDOS DE TRABALHOS DE ESTRADAS DE FERRO**

CONTENDO

Explicações sobre o modo de rectificar e empregar os instrumentos, os melhores methodos de traçar curvas no terreno, fazer nivelamentos, construir as plantas e perfis e calcular os movimentos de terra, contendo igualmente os equivalentes das medidas métricas e inglezas em brazeleiras e vice-versa, e formulas de planimetria, stereometria e trigonometria, etc.

SEGUNDA DE

Todas as tabeellas indispensaveis para as explorações, marcação de curvas e construção de plantas e finalmente de uma

**TABELLA DE JORNAES DE OPERARIOS**  
 DESDE 1\$500 ATÉ 7\$000 RÉIS

PARA TODOS OS DIAS DO MEZ E QUARTOS DE DIA

POR

**FRANCISCO PEREIRA PASSOS**

*Publicado em conformidade com a resolução do Conselho de Engenharia de Lisboa e sob a supervisão do Sr. Inspector Especial em Obras de Ferro subscritas pelo governo brasileiro, ex-director da Estrada de Ferro D. Pedro II, etc., etc.*

**3ª EDIÇÃO**

**RIO DE JANEIRO**  
 TYP. DE CARLOS GASPAR DA SILVA & CAMPOS  
 113 — RUA DA QUITANDA — 113  
 1894

*Carlos Gaspar da Silva*

TRAÇADO

DE

**ESTRADAS DE FERRO**

NO

**BRAZIL**

POR

**JOSÉ GONÇALVES DE OLIVEIRA**  
 ENGENHEIRO CIVIL

Natural de Tury-Assá, Maranhão

**RIO DE JANEIRO**  
 Imprensa a vapor H. LOMBAERTS & Comp.  
 7, RUA DOS OUVIERS, 7  
 1892

*Ilm. Sr. Dr. José Gonçalves de Oliveira.*

Rio de Janeiro, 8 de Fevereiro de 1886.

O seu livro é um precioso manual para os engenheiros incumbidos de estudos e de traçado de estradas de ferro no Brazil.

Ali encontrarão elles úteis informações sobre o systema orographico do nosso paiz e um guia seguro para achar a melhor linha de uma estrada de ferro e marcal-a no terreno.

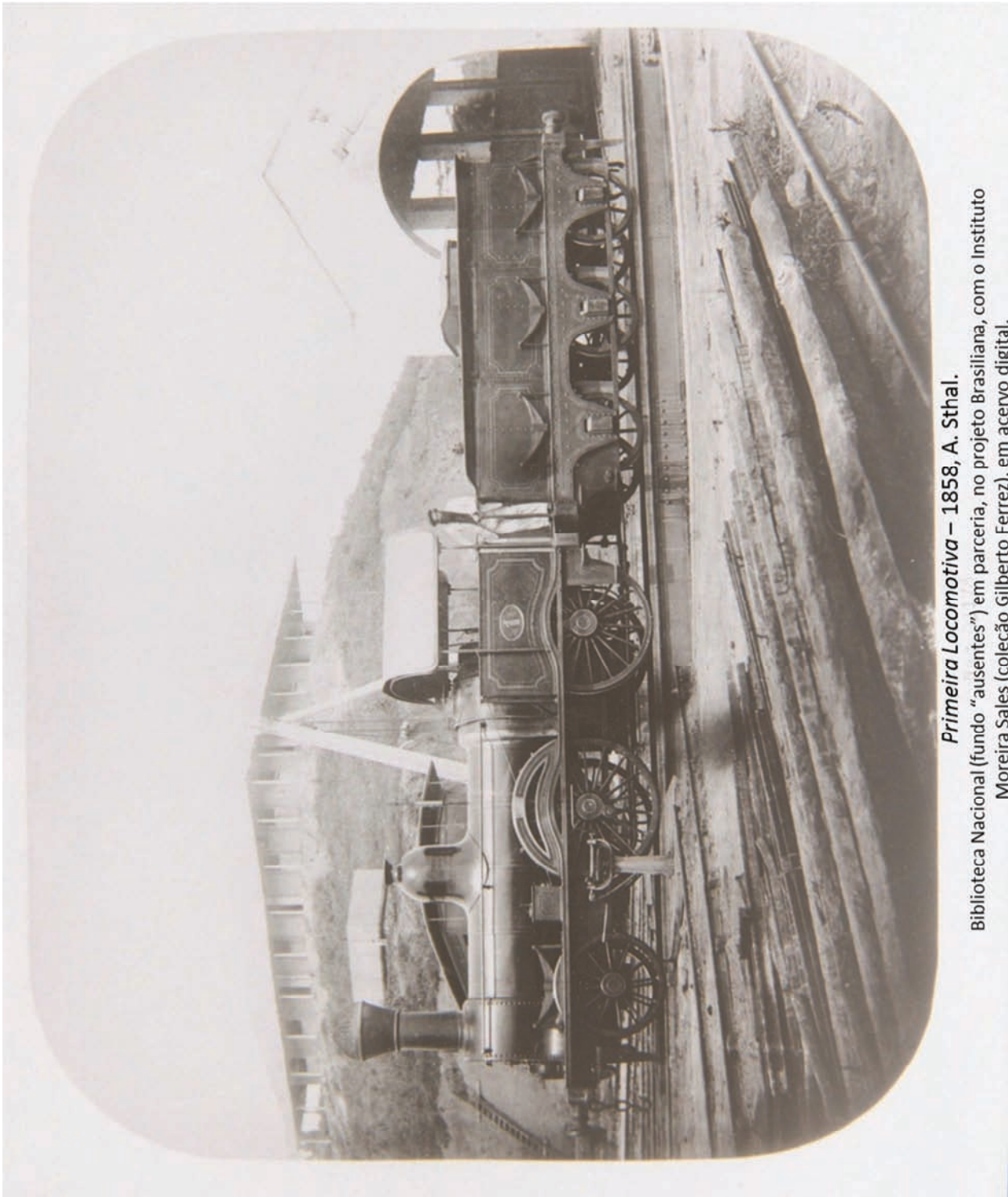
Com a publicação de sua obra, na qual se revê o resultado de longa experiencia em trabalhos de campo, presta V. S. assignalado serviço aos nossos collegas, facilitando-lhes a execução d'aquelles trabalhos.

Subscreevo-me

De V. S.,  
 Collega e amigo,  
 F. P. PASSOS.

PASSOS, Francisco Pereira. *Caderneta de campo para uso dos engenheiros incumbidos de trabalhos de estradas de ferro contendo explicações sobre o modo de rectificar e empregar os instrumentos, os melhores methodos de traçar curvas no terreno, fazer nivelamentos, construir as plantas e perfis e calcular os movimentos de terra, contendo igualmente os equivalentes das medidas métricas e inglezas em brazeleiras e vice-versa, e formulas de planimetria, stereometria e trigonometria, etc. seguida de todas as tabeellas indispensaveis para as explorações, marcação de curvas e construção de plantas finalmente uma tabella de jornaes de operarios desde 1\$500 até 7\$000 réis para todos os dias do mez e quartos de dia.* Rio de Janeiro: Typ. de Carlos Gaspar da Silva & Campos, 3ª edição, 1894

OLIVEIRA, José Gonçalves de. *Traçado das Estradas de Ferro no Brazil.* Rio de Janeiro: H. Lombaerts & Comp., 1892

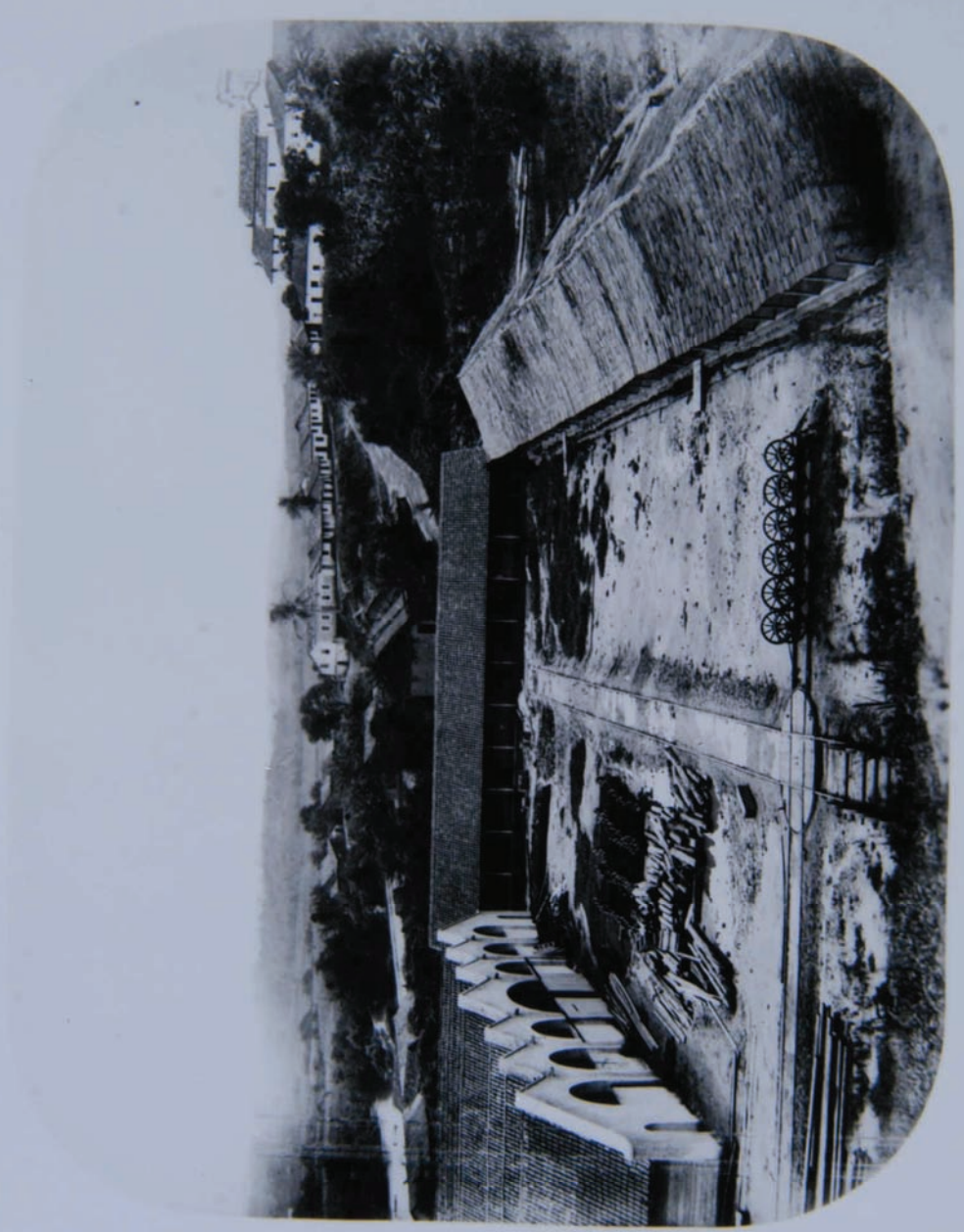


*Primeira Locomotiva – 1858, A. Sthal.*

Biblioteca Nacional (fundo "ausentes") em parceria, no projeto Brasileira, com o Instituto Moreira Sales (coleção Gilberto Ferrez), em acervo digital.



Geo. 09407



THE 1876

### **Termo do começo dos trabalhos do caminho de ferro da Cidade do Recife ao rio S. Francisco**

No anno do Nascimento do Nosso Senhor Jesus Christo de mil oito centos e cinquenta e cinco, trigesimo quarto da independencia e do imperio do Brasil, aos sete dias do mez de Setembro, anniversario da Independencia do Imperio, pelas 4 horas da tarde no lugar da Ilha do Nogueira, em frente da freguezia de S. José do Recife, vieram o Illm. e Exm. Sr. conselheiro Dr. José Bento da Cunha e Figueiredo presidente desta provincia, os Exms. Srs. Monsenhor Francisco Muniz Tavares, Marechal commandante das armas José Joaquim Coêlho, Senador e commandante superior da G. N. deste municipio Barão de Boa-Vista, director da Faculdade de Direito Barão de Camaragibe, Deputados á Assembléa provincial, verisdores da camara municipal desta cidade, o clero, o Prelado das ordens Religiosas regulares, Desembargadores da relação, chefes das Estações publicas, autoridades civis e militares, homens bons desta capital e provincia, com assistencia do Sr. George Furness, encarregado da construcção do caminho de ferro desta cidade ao Rio S. Francisco, para o fim de solemnemente dar-se começo aos trabalhos da mesma obra, de conformidade com o privilegio concedido pelo decreto n. 670 de 11 Setembro de 1852, e pelo de n. 245 de 13 de Outubro de 1853, e lei provincial n. 353 de 21 de Setembro de 1854. E ahí, depois de haver o Exm. e Rvm. Monsenhor Francisco Muniz Tavares, competentemente paramentado, abençoado os trabalhadores presentes, o Exm. Sr. Presidente da provincia, acompanhando das pessoas acima mencionadas, dirigio-se ao Oratorio, que para esse fim fora decentemente preparado, e onde se achavam as insignias symbolicas dos instrumentos que devem ser empregados na execução da obra, todas as quaes foram carregadas pelas pessoas mais gradadas que se achavam presentes, e chegando o mesmo Exm. Sr. Presidente ao lugar designado foi-lhe pelo dito Sr. Furness apresentada uma pá de prata e um carrinho de mogno torneado, com os quaes instrumentos foi lançada a primeira terra para o aterro da referida estrada, depois do que as pessoas presentes mencionadas praticaram o mesmo, dando-se assim por finda a presente cerimonia, da qual para constar se mandou lavrar o presente termo em que todos assignaram. E eu João Valentim Villela a pedido do Sr. Furness o escrevi (seguem)



Escritório do Engenheiro Fiscal. —  
11. Rua do Colégio.  
Recife 12 de Agosto de 1858.  
A V. Ex.ª Sr. Presidente da Província de Pernambuco.  
1858.

Ill. Ex.ª Sr. Presidente

Em cumprimento ás Ordens que em Officio recebido de 31 de Julho ultimo tive a honra de receber de V. Ex.ª, aca. me informar o seguinte:

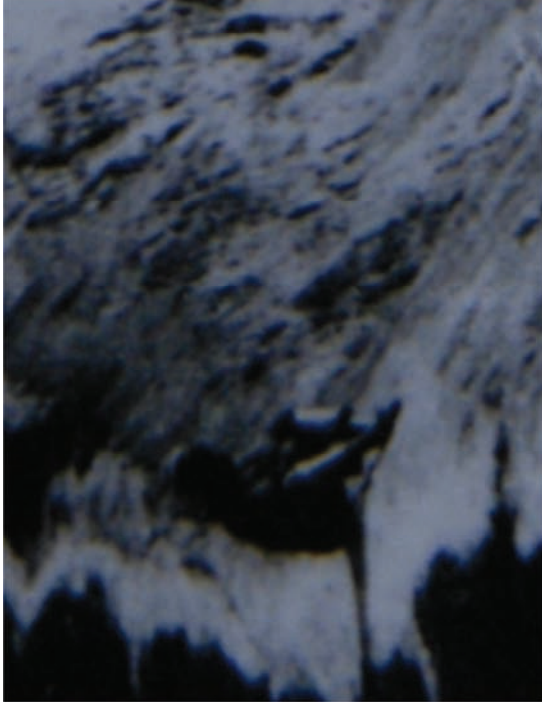
Não posso dar o mesmo Es. operario de um dia especificadas na copia junta ao Officio, por não ter pessoal que me ajude, e a quem eu carregue. De tomar diariamente e posto no dia nos lugares onde se trabalha. Com tudo posso informar que o termo médio do numero de operarios em meo de Junho e Julho, de Cabo ao Povo, na distancia de  $3\frac{1}{4}$  milhas foi 200, e 100. De Armonia a Uçáda, na distancia de  $5\frac{1}{4}$  milhas. Atuo todos os dias sendo constantemente empregados desde Fevereiro até a presente data em concluir a 1.ª Secção, e não informa do que elle dá pagos por conta do

Fl. 01 da resposta dada pelo então engenheiro fiscal Viriato de Medeiros ao Presidente da Província de Pernambuco, datada de 12 de agosto de 1858, quanto aos trabalhadores que estavam atuando na 2ª seção da RSF e os que atuaram na 1ª seção, APEJE, EF 2.





*Trecho em construção, 1858, A. Sthal.*  
Biblioteca Nacional (fundo "ausentes") em parceria,  
no projeto Brasileira, com o Instituto Moreira Sales  
(coleção Gilberto Ferrez), em acervo digital.



Detalhes da imagem *Trecho em construção*,  
1858, A. Sthal.

Biblioteca Nacional (fundo "ausentes") em parceria,  
no projeto Brasileira, com o Instituto Moreira Sales  
(coleção Gilberto Ferrez), em acervo digital.

