UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE HISTÓRIA
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DE HISTÓRIA COMPARADA

PORTOS DE COMMERCIO

Tecnologia, Associacionismo e Redes de Sociabilidade: os desafios e as propostas modernizadoras de André Pinto Rebouças para o Brasil do Segundo Reinado (1850-1890)

Orientadores: Professor Dr. Flávio dos Santos Gomes
Professor Dr. André Leonardo Chevitarese
Orientando: Antonio Carlos Higino da Silva

RIO DE JANEIRO
2019

PORTOS DE COMMERCIO

Tecnologia, Associacionismo e Redes de Sociabilidade: os desafios e as propostas modernizadoras de André Pinto Rebouças para o Brasil do Segundo Reinado (1850-1890)

RESUMO

Texto apresentado a banca de defesa de tese para obtenção do grau de doutor em História Comparada pelo Programa de Pós-graduação de História Comparada da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Orientador: Professor Doutor Flávio dos Santos Gomes. Coorientador: Professor Doutor André Leonardo Chevitarese – 2020/1

ANTONIO CARLOS HIGINO DA SILVA

PPGHC – IH - UFRJ

CIP - Catalogação na Publicação

S541p

SILVA, ANTONIO CARLOS HIGINO
Portos de Commercio. Tecnologia, Associacionismo e Redes de Sociabilidade: os desafios e as propostas modernizadoras de André Pinto Rebouças para o Brasil do Segundo Reinado (1850-1890) / ANTONIO CARLOS HIGINO SILVA. -- Rio de Janeiro, 2020.
184 f.

Orientador: Flávio dos Santos Gomes.
Coorientador: André Leonardo Chevitarese.
Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de História, Programa de Pós Graduação em História Comparada, 2020.

1. Associacionismo. 2. Modernização. 3. Portos. 4. Rebouças. 5. Urbanidade. I. dos Santos Gomes, Flávio , orient. II. Chevitarese, André Leonardo, coorient. III. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos pelo(a) autor(a), sob a responsabilidade de Miguel Romeu Amorim Neto - CRB-7/6283.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Antonio Carlos Higino da Silva

PORTOS DE COMMERCIO. Tecnologia, Associacionismo e Redes de Sociabilidade: os desafios e as propostas modernizadoras de André Pinto Rebouças para o Brasil do Segundo Reinado. (1850-1890)

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Comparada, Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em História Comparada

Aprovada em: _____/_____/_____

_____

(Professor Flávio dos Santos Gomes, Doutor, UFRJ)

_____

(Professor Cezar Teixeira Honorato, Doutor, UFF)

_____

(Professora Iamara da Silva Viana, Doutora, PUC-RJ)

_____

(Professor Wallace dos Santos Moraes, Doutor, UFRJ)

_____

(Professor, Carlos Alberto Ivanir dos Santos, Doutor, UFRJ)

RESUMO

Neste trabalho temos por objetivo evidenciar rupturas e continuidades na sistemática do uso e exploração do espaço urbano averiguando sua correlação com o advento da disseminação de uma agenda mundial modernizadora. Para tal buscamos destacar os embates e as soluções encontradas quando o conjunto de referências apresentado pelo modelo portuário vigente se defrontou com uma nova proposta de serviço para os portos. Para isso, analisamos de maneira cruzada a construção do porto e da companhia de docas do Rio de Janeiro no século XIX com aqueles de Londres, Marselha e, pontualmente, com o de Nova York. Este tema é abordado tomando como eixo a vida e a obra do engenheiro idealizador da reforma do sistema portuário brasileiro durante o Segundo Reinado, André Pinto Rebouças. Todavia não se trata de uma narrativa biográfica. Portanto, adotamos uma perspectiva comparada em sintonia com elementos metodológicos que preconizam o cruzamento e a conexão de fatos empíricos, fontes primárias, referências bibliográficas e quadros teóricos os quais nos permitem relacionar o evento em questão a transformações mundiais. Neste contexto remetemos a necessidade de mudanças na zona portuária a uma conjuntura mais ampla de modernização urbana que estava diretamente vinculada a novas demandas políticas, econômicas e sociais. Esta forma de investigação nos fez estabelecer cruzamentos e conexões com outras regiões portuárias ampliando o foco inicial de estudo. Por fim, com este tipo de análise visamos compreender a extensão do evento pesquisado resguardando-o de uma abordagem isolacionista e buscando remetê-lo a pauta da agenda de modernização mundial dos portos e das estruturas socio-político-econômicas daquele período.

Palavras Chaves: Associacionismo, Modernização, Portos, Rebouças e Urbanidade.

ABSTRACT

In this study, we aim to investigate the disruptions and continuities in the systematic use and exploitation of urban space and their association with the advent of the spread of a modernizing world agenda. To achieve this goal, we investigated and highlighted the problems and solutions found when the set of references presented by the current port model met a new service proposal for the ports. Moreover, we compared the construction of the port and dock company of Rio de Janeiro in the nineteenth century with those of London, Marseille and, circumstantially, with New York. Although this study is not a biography narrative, the topics investigated in here were all analyzed in the context of the life and work of André Pinto Rebouças, the engineer who designed the reform of the Brazilian port system during the Second Reign. Indeed, we adopt (used) a comparative perspective in line with methodological elements. This approach consists of advocate the intersection and connection of empirical facts, primary sources, bibliographical references and theoretical frameworks, allowing us to relate the event in question to world transformations. In this context, we associate the need for changes in the port area to a broader conjuncture of urban modernization that was directly linked to new political, economic and social demands. This method of investigation allows us to establish intersections and connections with other port regions, expanding the initial focus of our study. In summary, the comparative analysis applied in this study aimed to understand the extent of the researched event, not only to safeguard it from an isolationist approach, but also seeking to refer it to the world port's modernization agenda and the socio-political-economic structures of that particular period.

Keywords: Modernization, Urbanity, Rebouças and ports.

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA 7
AGRADECIMENTO 8
EPÍGRAFE 10
LISTA DE ILUSTRAÇÕES 11
LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS 13
INTRODUÇÃO 14
1 AS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS: DOCAS FECHADAS, ARMAZÉNS, GRUAS HIDRÁULICAS E MOLHES PERPENDICULARES 20
1.1. REFORMA PORTUÁRIA: UMA REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA. 21
1.2 LONDRES E MARSELHA COMO AS PRINCIPAIS REFERÊNCIAS NOS *ESTUDOS DE PORTOS DE MAR.* 22
1.3. LONDRES E MARSELHA: OUTROS OLHARES 32
1.4. RIO DE JANEIRO E NOVA IORQUE: OS DESAFIOS E O LEGADO ANGLO-FRANCÊS. 36
2. O ASSOCIACIONISMO: CORPORAÇÕES, NEGOCIANTES E ASSOCIAÇÕES NA DISPUTA PELO USO DO ESPAÇO URBANO. 55
2.1. LONDRES: OS EMBATES ENTRE A TRINITY HOUSE E OS COMERCIANTES 57
2.2 MARSELHA: OS NEGOCIANTES DE RIVE-NEUVE E A NOVA DOCA-ENTREPOSTO. 69
2.3. RIO DE JANEIRO: REBOUÇAS, BICALHOS, MATOS E PROCÓPIOS. A QUEM PERTENCE O PORTO BRASILEIRO? 79
3. REDES DE SOCIABILIDADE: LAÇOS E DESENLACES DA MODERNIDADE. 103
3.1. LONDRES: O ASSOCIACIONISMO PRIVATISTA 104
3.2. MARSELHA: UM PORTO ENTRE REFORMAS E REVOLUÇÕES. 114
3.2.1 SAINT-SIMONISMO 115
3.2.2 O SISTEMA DO MEDITERRÂNEO E A ASSOCIAÇÃO UNIVERSAL 119
3.3. RIO DE JANEIRO: O SONHO DE UM PORTO ANTIESECRAVISTA. 131
4. CONCLUSÃO: *QUEM POSSÚE A TERRA POSSÚE O HOMEM...* 150
REFERÊNCIAS 165
BIBLIOGRAFIA 167
GLOSSÁRIO 173
ANEXO A 174
ANEXO B 175
ANEXO C 176

Aos meus pais, irmãos,
minha amada esposa e ao
meu querido Arthur.

AGRADECIMENTO

Uma tese costuma marcar o final de uma trajetória estudantil que não começou no processo de admissão ao doutorado. E seu conteúdo é marcado por tantas contribuições que sei que não sou capaz de dizer quantas pessoas estão presentes em cada uma das palavras que escolhi para produzi-la. Se eu pudesse citaria cada um que até aqui me auxiliou, mas certamente este agradecimento ficaria maior que a tese. De maneira geral, sou grato a todos os meus professores desde o início de minha alfabetização, contudo de forma especial presto reconhecimento aos meus orientadores: Flávio Gomes e André Chevitarese. Estes dois profissionais são indubitavelmente responsáveis pela conclusão desta trajetória exitosa. Vocacionados, fazem de seu ofício uma ferramenta de inclusão e amadurecimento intelectual.

No entanto, algumas experiências internacionais vivenciadas durante esta jornada me obrigam a ampliar um pouco mais este agradecimento. Sendo assim, registro minha gratidão a professora Alida Metcalf e ao pesquisador do laboratório de ArqQGIS Bruno Sousa da Rice University, assim como, ao professor Pierre-Yves Beaurepaire-Hernandez e a todos os amigos e amigas que fiz durante o intercâmbio na Universidade Nice-Sophia. Cada qual a sua maneira tornaram a distância do lar e da família menos difícil e contribuíram para o enriquecimento da pesquisa. Dentre estes que atuaram em terra longínquas agradeço também a meu tio, Adilson Guilherme, que entre seus tantos afazeres muito se esforçou para conseguir fontes junto a Biblioteca Pública de Nova Iorque. Ainda neste contexto destaco a parceria feita com o talentoso Higor Figueira Ferreira, um excelente colega nesta formação do doutorado, com que pude dividir parte dos trabalhos e do aprendizado.

Presto meu reconhecimento a todos os funcionários dos acervos que visitei, especialmente, as senhoras Marcia Batista e Ana Soares da Superintendência do Patrimônio da União/RJ, a funcionária Vera do Museu do Ministério do Trabalho, a André Perlingeiro por seu apoio durante a consulta ao material da cápsula do tempo da Docas Dom Pedro II que se encontra no AGCRJ, ao senhor José Luiz do Arquivo Nacional, as bibliotecárias do Clube de Engenharia e aos meus amigos Rafael Bugnotto e Francisco Wellington Siqueira Paes por suas indispensáveis contribuições.

No âmbito profissional gostaria de agradecer a meu chefe, o major Marcos Dornelas Ribeiro, e ao diretor do Instituto onde trabalho, o coronel Alberto Magno Lobo Colares, por todo esforço realizado no intuito de proporcionar minha liberação para as atividades acadêmicas.

A meus familiares não me basta agradecer. Dedico todo o esforço empreendido nesta

pesquisa a vocês. Sintam-se partícipes e detentores desta conquista. Busco neste gesto oferecer a meus amados pais uma janela aberta a cada porta que se fechou e ao dividir este momento com minha primogênita irmã e meu amado irmão caçula mantemos o exercício de comunhão e partilha que quase sempre vivenciamos. E, enfim, agradeço a minha amada esposa Luciana e a meu amado filho Arthur pela compreensão, paciência e parceria. Peço desculpas a cada uma de minhas ausências e a cada limitação que se impuseram durante esse transcurso.

ALÉM DOS OUTDOORS

(Versão Acústica)

No ar da nossa aldeia
Há rádio, cinema & televisão
Mas o sangue só corre nas veias
Por pura falta de opção

As aranhas não tecem suas teias
Por loucura ou por paixão
Se o sangue ainda corre nas veias
É por pura falta de opção

No céu, além de nuvens
Há sexo, drogas e talk-show
As coisas mudam de nome
Mas continuam sendo religiões

No dia a dia da nossa aldeia
Há infelizes enfartados de informação
As coisas mudam de nome
Mas continuam sendo o que sempre serão

Você sabe o que eu quero dizer
Não tá escrito nos outdoors
Por mais que a gente cante
O silêncio é sempre maior

Você sabe o que eu quero dizer
Não tá escrito nos outdoors
Por mais que a gente grite
O silêncio é sempre maior

No ar da nossa aldeia
Há mais do que poluição
Há poucos que já foram
E muitos que nunca serão

As aranhas não tecem suas teias
Por loucura ou por paixão
Se o sangue ainda corre nas veias
É por pura falta de opção

Você sabe o que eu quero dizer
Não tá escrito nos outdoors
Por mais que a gente cante
O silêncio é sempre maior

Você sabe o que eu quero dizer
Não tá numa canção
Por pura falta de opção
Púrpura é a cor do coração, o coração

Você sabe o que eu quero dizer
Nunca foi dito num talk-show
Por mais que a gente cante
O silêncio, silêncio, silêncio, silêncio...

(ENGENHEIROS DO HAWAII)

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 Dique Edwin Clark.....24

Figura 2 Dique Edwin Clark.....24

Figura 3 Mapa das Docas de Londres 1883 25

Figura 4 Mapa do Porto de Marselha em 1837. 27

Figura 5 Mapa do Porto de Marselha em 1847. 29

Figura 6 Porto de Marselha. 31

Figura 7 Isle of Dogs e Howland Dock 1838 33

Figura 8 Panorama do Rio de Janeiro 1861.....38

Figura 9 Doca da Alfandega 1877 40

Figura 10 Doca da Alfandega 1877 41

Figura 11 Projeção do Mapa do projeto Doca Dom Pedro II 1867 confrontado com os estabelecimentos situados nos bairros da Saúde e da Gamboa. Produzido no Laboratório ArQGIS da Rice University – Houston -TX EUA 2018. 45

Figura 12 Planta das Docas Dom Pedro II 1867. Acervo da Superintendência o Patrimônio da União SPU/RJ.....46

Figura 13Planta da Doca Dom Pedro II. 1871. Planta da 5ª Seção. Acervo da Superintendência do Patrimônio da União SPU/RJ 48

Figura 14 Projeção do Mapa da configuração final do projeto Doca Dom Pedro II 1876 restrito ao aterro entre a travessa da Pedra do Sal e o Largo da Imperatriz. Produzido no Laboratório ArQGIS da Rice University – Houston -TX EUA 2018.....50

Figura 15 White Star S.S. Line - Nova Iorque seção da Christopher Street 1897 54

Figura 16 White Star Dock - Jersey City 1873.....54

Figura 17 Mapa 1883 Londres Regiões Wapping e Isle of Dogs. 58

Figura 18 Planta do Rio Tâmisa com proposta de doca e canal. 60

Figura 19 Isle of Dogs 1802 68

Figura 20 Google Maps 2017 [Av. Barão de Tefé 75].....85

Figura 21 Planta das Docas Dom Pedro II. 1871. Planta da 5ª Seção. Acervo da Superintendência do Patrimônio da União SPU/RJ 89

Figura 22 Planta do terreno ocupado pelas Docas Nacionais. Acervo da Superintendência do Patrimônio da União SPU/RJ 92

Figura 23 Jornal do Commercio Moyses do Trapicheiro Novembro de 1871 143

Figura 24 Jornal do Commercio Club da Lavoura e Commercio Agosto de 1871 145

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

Act 43 Geo III c. 132 – Centésimo trigésimo segundo ato do quadragésimo terceiro ano do reinado de George Terceiro

Act 44 Geo III c. 7 - Sétimo ato do quadragésimo quarto ano do reinado de George Terceiro

Act 47 Geo III, c 31 - Trigésimo primeiro ato do quadragésimo sétimo ano do reinado de George Terceiro

Act 10 Geo IV, c.67 – Sexagésimo sétimo ato do decimo ano do reinado de George Quarto

ACRJ – Associação Comercial do Rio de Janeiro

CBPV- Companhia Brasileira de Paquetes à Vapor

CLRO - Corporation of London Record Office

DA – Doca da Alfândega

DDPII – Doca Dom Pedro II

EFDPII – Estrada de Ferro Dom Pedro II

MiD - Port of London Authority Collections, Museum in Docklands Project, Museum of London

INTRODUÇÃO

Pensar a história do Brasil em sua dimensão transatlântica é um desafio complexo que requer a medida exata das relações estabelecidas com outras nações a fim de não nos perdermos na história alheia enquanto recuperamos os entrecruzamentos que ressignificam as partes envolvidas. É com esse ímpeto que pretendemos analisar a primeira tentativa de adequação dos portos brasileiros as novas tecnologias desenvolvidas na Europa e nos Estados Unidos durante a segunda metade do século XIX. No Brasil esse processo de modernização se iniciou no Rio de Janeiro em 1852 (CASTRO, 1877), no entanto, no mundo transatlântico essa agenda já se processava desde a primeira metade do século XVIII[1].

O transcorrer destas mudanças tecnológicas não se deram descoladas de outros processos políticos, sociais e econômicos que se disseminaram de modo hegemônico pelo mundo. Logo, a cada vez que nos referimos neste trabalho ao termo modernização, não nos limitamos exclusivamente a ideia de aquisição, invenção ou uso de uma nova tecnologia. Pois a complexidade deste conceito nos faz entender que a nova tecnologia portuária que fora demandada integrava-se a um conjunto de elementos os quais se articulavam entre si concorrendo ou interditando à implementação da agenda modernizadora[2]. Sendo assim, a partir dos desafios impostos a André Pinto Rebouças, idealizador do projeto desta reforma portuária, nos propomos analisar três elementos deste universo: Inovação Tecnológica, conformação de Redes de Sociabilidade[3] e Associacionismo[4].

Entretanto, lembramos que este estudo da reforma portuária não constitui um fim em si mesmo, mas objetiva correlacionar sua perspectiva microanalítica a um contexto histórico mais amplo, como por exemplo, as revoluções que proporcionaram o surgimento de

---

[1] 'Liverpool: The docks', in *A History of the County of Lancaster: Volume 4*, ed. William Farrer and J Brownbill (London, 1911), pp. 41-43. *British History Online*http://www.british-history.ac.uk/vch/lancs/vol4/pp41-43 [accessed 12 October 2018].

2 Este termo será aqui utilizado a partir da leitura de Maria Alice Rezende de Carvalho em *O Quinto Século. André Rebouças e a construção do Brasil.* Para autora, há um divisor de águas entre a primeira e a segunda metade do século XIX que marca "o fim de uma história eminentemente europeia e a emergência de uma história mundial, com a convocação das energias materiais e espirituais de civilizações até então autárquicas" (1998: 190). Tal mundialização, segundo a autora, refere-se de maneira sintética ao desenvolvimento da república norte-americana, as unificações alemã e italiana, aos nacionalismos e ao pan-eslavismo. Sendo assim, as últimas décadas do século XIX se caracterizariam pelo deslocamento da centralidade política dos países euro-ocidentais de matriz liberal para outros espaços.

[3] Entendemos como Redes de Sociabilidade os vínculos estabelecidos entre indivíduos, por consanguinidade e/ou adesão, com a finalidade de desenvolver algum tipo de atividade. Tais laços são historicamente datados e baseiam-se em pressupostos teológicos, filosóficos e científicos ou pelo hibridismo deles. Desta forma, nos preocupamos em identificar os processos de manutenção e construção de legitimidade dessas redes.

[4] Entendemos o Associacionismo como um tipo de Rede de Sociabilidade que se desenvolveu no século XIX em oposição a ordem estabelecida pelo Antigo Regime. Logo, a despeito de seu caráter híbrido, preocupamo-nos em identificar de que maneira seus pressupostos progressistas de cunho liberal burguês e socialista se desdobraram em novas práticas.

monarquias constitucionais e de repúblicas na Europa e na América. Eventos como estes nos remetem diretamente a transformação de um mundo rural em um mundo de cidades modernas[5] que estabeleceram uma nova relação no uso deste espaço apontando, consequentemente, para um novo caminho nas relações sociais e políticas.

Posto isto, reforçamos que nesta perspectiva macroanalítica alguns eventos ficaram marcados na historiográfica tradicional pela didática de um discurso de ruptura com o Antigo Regime, como sugerido pela própria nomenclatura do termo histórico. No nível internacional, por exemplo, temos a Independência dos Estados Unidos, a Guerra de Secessão, a Revolução Francesa, a Revolução Industrial, o fim da escravidão entre outros. Já no cenário nacional temos fatos como a chegada da família real portuguesa, a Independência do Brasil, a gradativa extinção do tráfico de escravizados e a abolição da escravidão. Todavia entendemos que uma abordagem comparada do processo de modernização portuária brasileira com aquele pelos quais passaram os principais portos da Europa e dos Estados Unidos nos permite revisitar este discurso tradicional a fim de repensar o caráter evolutivo presente neste tipo de narrativa. Ao cruzar[6] fontes, eventos e perspectivas macro e microanalíticas, tal tipo de enfoque, procura tratar de maneira transversal e conectada a constituição dos portos os relacionando a esta tácita agenda de modernização mundial. Desta maneira, revisitamos essa temática empenhando-nos em articular as intervenções portuárias aos seus devidos contextos. Pois essa silenciosa revolução que alçou os portos à condição de estações marítimas integrando caminhos de ferro e navios à vapor esgarçou os preceitos desta agenda mundial a fim de estreitar as relações transatlânticas.

Sendo assim, voltamos nossa atenção para as continuidades e rupturas presentes neste processo na medida em que afetaram as Redes de Sociabilidade estabelecidas. Desta forma, os aspectos subentendidos enquanto hegemônicos, homogeneizantes e modernizadores - como aqueles impostos pela materialidade dos instrumentos tecnológicos, assim como, pelas fórmulas gestoras do Associacionismo - serão analisados minuciosamente. Pois assim acreditamos não nos comprometermos com um sentido estabelecido *a priori* por esta agenda, bem como, nos dispomos a expor a maneira como este mesmo sentido é forjado pelas partes envolvidas no processo a fim de exercer o uso do espaço e estabelecer laços de solidariedade.

Nesta circunstância, temos na segunda metade do século XIX um objeto de análise

---

[5] HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções.* Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra S.A. 1977. p 27-28.

6 Esta construção do objeto segue a ideia proposta em: WERNER, Michael e ZIMMERMANN, Bénédicte. *Pensar a História Cruzada: entre a empiria e a reflexividade.* Brasília: Textos de História. Vol 11, nº ½. Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB. 2003. p 90.

comparada constituído de maneira empírica e indutiva a partir do processo de construção do porto do Rio de Janeiro que se inspirou, principalmente, naqueles realizados em Londres e Marselha[7]. Posto isto, acreditamos que os entrecruzamentos destas experiências merecem dedicada atenção na investigação proposta. Pois os diferentes casos podem auxiliar-nos no levantamento de dados que evidenciam como se deram as possíveis transformações nos hábitos e costumes acerca do uso do espaço portuário.

Destarte, nos propomos investigar as duas intervenções portuárias ocorridas no Brasil durante o Segundo Reinado, ou seja, a construção da Doca da Alfandega e da Doca Dom Pedro II, entre 1866 e 1877, durante a gestão do engenheiro André Pinto Rebouças. Adotamos este recorte temporal tomando por referência os estudos e as viagens realizados por Rebouças as quais lhe inspiraram na implementação do projeto.

Como principal idealizador preocupava-se com a condição retardatária vivenciada no Brasil quando comparado às outras nações e desejava a adequação tecnológica dos portos à capacidade de produção, distribuição e recepção dos bens produzidos. Sendo assim, acreditamos que esse objeto possui consistência suficiente para a construção científica de uma análise cruzada que possibilite compreender de que maneira as práticas do cotidiano destas cidades foram afetadas pelas transformações sugeridas. Por conseguinte, acreditamos empreender uma síntese do modelo de cidade que se engendrava com tais mudanças.

Dentre os portos que serão cotejados, Londres já se encontrava muito adiantada em relação ao Brasil e Marselha buscava alcançar o padrão inglês, mas ambos os projetos serviram como local de aprendizado para o projeto nacional. Cada qual possuía especificidades que supririam as demandas necessárias na constituição do novo padrão portuário brasileiro.

Já o porto de Nova Iorque teve suas etapas de implementação quase simultaneamente às obras da Doca Dom Pedro II no Rio de Janeiro. Rebouças o tomou por base em um momento crítico da consolidação do projeto das docas no Brasil. A resistência que encontrou por parte de seus adversário e concorrentes o fez visitar pessoalmente as docas novaiorquinas com o intuito de ratificar seus planos. Ele obteve êxito na confirmação de sua estratégia, mas isso não garantiu a aceitação de seu projeto na íntegra.

Sydney M. G dos Santos chama atenção para o paralelismo na construção dos portos

[7] Gostaríamos de destacar que neste ponto encontra-se um ajuste fundamental realizado no pré-projeto de pesquisa aprovado para admissão no doutorado do PPGHC – UFRJ. Neste trecho o eixo de análise comparativa que se encontrava entre o Rio de Janeiro e Nova Iorque foi reajustado entre as cidades do Rio de Janeiro-Marselha/Londres a partir dos dados encontrados nas fontes primárias levantadas, como veremos a seguir.

de Nova York e do Rio de Janeiro:

> para o Rio de Janeiro a propaganda começou em 1862, com uma memória sua "Estudos sobre portos de mar", escrita em Londres junto com o irmão; em Nova York a propaganda só começou em 1864. Do que se infere que, graças à ação pessoal de Rebouças, andávamos no segundo império na corrente mais sadia da orientação portuária vigente. E mais ainda: a lei geral de docas, redigida por André, tem a data de 13 de outubro de 1869. O ato do parlamento para a construção das Docas de Nova York é de 26 de abril de 1870. Mas não é tudo: a primeira sessão da Diretoria da Companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro realizou-se em 25 de novembro de 1869. A primeira sessão solene do Departamento de Docas de Nova York ocorreu em 23 de junho de 1870. (SANTOS, 1985, p.256)

Enfim, mais do que um paralelismo, Santos indica um ligeiro pioneirismo brasileiro na adoção de medidas necessárias à implementação daquele que poderia ter sido o porto mais importante da América na segunda metade do século XIX. Contudo a disparidade entre os desfechos de cada projeto deu a Nova Iorque ampla vantagem quando comparado a Docas Dom Pedro II, segundo o mesmo autor. A perda desta dianteira pelo projeto brasileiro durante o período em que André Rebouças era seu gerente nos conduziu ao início desta investigação a fim de compreender prováveis peculiaridades nos dois processos de modernização.

Entretanto com o avançar da pesquisa de dados percebemos que Rio e Nova Iorque se inseriam em um contexto mais amplo de reformas protagonizadas por ingleses e franceses. E é neste sentido que a trajetória de vida de André Rebouças se conectou de forma essencial as experiências londrina e marselhesa. Tal fato nos levou a reajustar o eixo de análise inicialmente proposto coadunando os estudos/projetos de Rebouças principalmente as reformas europeias. Não obstante, pontuaremos alguns aspectos do caso novaiorquino, como o próprio engenheiro fez.

Sendo assim, consideraremos a necessidade de avanço tecnológico, o Associacionismo e a conformação de Redes de Sociabilidade como elementos imbricados de uma tríade os quais estavam intimamente ligados um ao outro concorrendo ou entravando a modernização almejada. Nessa perspectiva, tomamos por base as diversas posturas assumidas que suscitaram mudanças e/ou permanências no padrão do serviço portuário.

Entendemos que apesar da força hegemônica do ideário liberal nesta conjuntura que acabamos de apresentar, constatamos que outras maneiras de perceber esse contexto já existiam e se defrontaram com preceitos desse liberalismo seja para articular-se com ele ou para enfrentá-lo. Esse embate se compôs por meio de um misto de ideias ainda em desenvolvimento em um ambiente de relações público-privadas indistintas. Posto isto, compreendemos que o processo de consolidação de novas relações sociais se desenvolveu forjando a materialidade de novos ambientes urbanos que de maneira complexa, devido as

diversas correntes de pensamento, disputavam diferentes formas de usar este espaço.

Dentre as consequências dessas transformações nos ambientes que nos propomos estudar tivemos a abolição das relações servis, escravagistas e a ampliação da capacidade de produção e consumo da sociedade. Portanto, a mudança no padrão de organização das atividades humanas teria sido catalisada pela introdução de novas tecnologias que proporcionariam a substituição de amarras servis e escravagistas por laços de urbanidade e cidadania desafiando o *status quo*. Mas por entendermos que este catalisador é parte da tríade que citamos logo acima, nos sentimos na obrigação de averiguar como e se a introdução de uma nova tecnologia garantiu por si só uma nova lógica de funcionamento dos portos. Enfim, que tipo de coerência foi conferida a estes espaços por tal vicissitude e que nexo ela teria com prováveis expectativas de urbanidade idealizadas por seus protagonistas?

Em linhas gerais, para responder uma questão como essa retomaremos como ponto de partida os princípios presentes nas relações sociais do Antigo Regime. Todavia estaremos preocupados com aspectos destas relações que estejam diretamente relacionados as transformações nas atividades portuária, ou seja, de que maneira os protagonistas desta reforma interagiram com a legitimidade do poder estabelecido. Pois é primordial identificarmos que tipo de uso deste espaço urbano se estabeleceu entre os novos agentes que começavam a se impor enquanto força política, produtiva, tecnológica e intelectual.

O Brasil do século XIX integra-se a esse contexto do mundo ocidental. O Segundo Reinado, iniciado com o apoio dos liberais, se caracterizou como um período de notável estabilidade política quando comparado com período regencial que foi conturbado por guerras que ameaçavam a unidade territorial do país. Contudo, a contar de 1840 Dom Pedro II se sustentou por 49 anos à frente do Império brasileiro.

O grupo político dos liberais dividiu-se por volta de 1837 nas alas regressista e progressista, formando, a partir de 1840, dois partidos políticos. O Partido Conservador, constituído pelos regressistas apelidados de Saquarema e o Partido Liberal, formado pelos progressistas e chamado de Luzia[8]. Entre o conflito de interesse consolidado pelas diferenças políticas entre liberais e conservadores, Dom Pedro II tomou as rédeas do governo reafirmando a centralização do poder político imperial.

A solução encontrada por Dom Pedro II foi desvincular suas atribuições de Chefe de Estado e Chefe de Governo. Em 1847, teve início no Brasil o parlamentarismo. Criou-se o cargo de presidente do Conselho de Ministros, Chefe do Executivo, que era nomeado pelo

[8] Ver MATTOS, Ilmar Rohloff de. O Tempo Saquarema. São Paulo: HUCITEC, Instituto Nacional do Livro, 1987.

imperador. O chefe do Conselho montava o gabinete ministerial que, em seguida, era submetido à Câmara dos Deputados. Se aprovado, o gabinete começava a governar o país; se rejeitado, cabia ao imperador demiti-lo ou dissolver a Câmara convocando novas eleições. Por quase meio século esse tipo de equilíbrio entre conservadores e liberais foi sustentado[9] por meio de um revezamento que procurou atender aos privilégios e demandas das diferentes oligarquias brasileiras. Dom Pedro II permaneceu em seu trono enquanto foi hábil para atender esses diversos grupos ou sufocar aqueles que ameaçavam seu reinado.

9Para mais informações acerca deste equilíbrio ver: BARBOSA, Simone Mota. *O Conselho de Ministros no Império do Brasil.* Juiz de Fora: Revista de História, v. 13, n. 1, 2007 p. 52-62.

1 AS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS: DOCAS FECHADAS, ARMAZÉNS, GRUAS HIDRÁULICAS E MOLHES PERPENDICULARES

O início da modernização dos portos brasileiros na segunda metade do século XIX, mais precisamente a partir de 1852 com a obra da Doca da Alfandega[10] (DA) seguido em 1871 pela construção da Doca Dom Pedro II[11] (DDPII), constitui-se em um dos episódios mais reveladores da sistemática de urbanização de parte da capital federal. A busca pela introdução de um novo padrão de prestação do serviço portuário na nascente cidade do Rio de Janeiro expõe-nos as redes, assim como, as disputas que se estabeleceram na capital monárquica. Cabe salientar que a busca pelo "padrão de docas"[12] no serviço portuário não se restringia a uma mera intervenção de engenharia, mas tinha por objetivo adequar o Império brasileiro a um processo global de transformações tecnológicas e institucionais. Sendo assim, entendemos que tal intervenção portuária compõe parte de uma agenda monárquica mais ampla de modernização que perpassa por reformas institucionais que se articulavam entre si no cenário nacional, mas que também dialogavam com mudanças no mundo.

É neste contexto que se torna fulcral investigar o processo de modernização dos portos brasileiros como parte de uma sistemática de urbanização que tinha em sua pauta aspectos políticos, sociais e econômicos, tais como: distribuição de concessões de serviço básicos, garantia de juros, livre associação para fins de gestão (associacionismo), novas percepções do direito de propriedade, interdição do uso de mão de obra escrava na zona portuária como parte da agenda política emancipatória daquele período e a própria abolição da escravidão. Alguns destes elementos precisarão ser desdobrados nesta pesquisa à medida que apresentem alguma relação com as transformações portuárias e evidenciem como suas diferenciadas leituras proporcionaram disputas pelo controle do uso do espaço urbano.

Até 1867 o Brasil não possuía este tipo de docas para o embarque e desembarque de mercadorias. Somente a partir desse período seria entregue, em meio a construções, a DA, nas proximidades da atual Praça XV de Novembro. Esta já teria o início de sua vida com restrições técnicas devido à pouca profundidade da baía naquela localidade e a pequena possibilidade de expansão. E apenas em 1871 começaria a obra da DDPII como alternativa de

[10] A partir deste ponto utilizaremos a sigla DA para nos referirmos a Doca da Alfandega.
[11] A partir deste ponto utilizaremos a sigla DDPII para nos referirmos a Doca Dom Pedro II
[12] Esta afirmação pauta-se na concepção de André Rebouças, engenheiro projetista das docas do Brasil imperial. "Uma doca é um complexo de construções, de máquinas e de aparelhos, destinados a executar, nas melhores condições econômicas, todos os serviços conexos com a recepção, manutenção e entrega das mercadorias nos grandes empórios comerciais" In Sydney M G dos Santos. *André Rebouças e seu Tempo.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Editores de Livro, 1985. p 255.

superação das limitações técnicas da DA fazendo daquele empreendimento o maior porto da América, juntamente ao de Nova Iorque, durante o período do Segundo Reinado.

A necessidade de implementação do padrão doca relaciona-se as mudanças na capacidade de produção e de consumo nas Américas e na Europa. O uso dos navios à vapor nas navegações transatlânticas; a difusão dos caminhos de ferro, a maior capacidade produtiva devido a Revolução Industrial; o aumento das dimensões dos navios; o uso de novas tecnologias na construção de diques, molhes e cais são referências para pensarmos os motivos de se ajustar a esse novo padrão.

1.1. REFORMA PORTUÁRIA: UMA REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA.

Nesse momento trataremos dos primeiros passos dados por André Rebouças, ainda no início dos anos de 1860, no intuito de planejar portos para o Brasil. Naqueles anos ele se encontrava na Europa, junto com seu irmão Antônio Rebouças, se especializando na área de obras hidráulicas e acabou por produzir um relevante registro intitulado *Estudos de Portos de Mar*[13] que tratou das transformações portuárias que ocorriam naquele continente. Essa memória foi publicada posteriormente no Rio de Janeiro em setembro de 1862 no Correio Mercantil. Neste escrito foram relatadas as trajetórias de desenvolvimento dos principais portos da Inglaterra e da França. Entretanto, Londres e Marselha ocuparam maior parte da narrativa e acabaram por se constituir como modelos fundamentais para o futuro projeto brasileiro, como veremos a seguir.

Sendo assim, apresentamos *Estudos de Portos de Mar* com alguns objetivos específicos. Desejamos compreender o transcurso da adoção do padrão doca na França e na Inglaterra, assim como, os critérios utilizados na conformação deste modelo para o projeto brasileiro. Destarte, cruzaremos os dados apresentados na narrativa desta memória com outros estudos acerca deste tema a fim de não configurar os estudos de Rebouças como a última palavra sobre este assunto.

[13] Documento disponível a partir da Edição nº 226 do Correio Mercantil no acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=217280&pasta=ano%20186&pesq= acessado em 15 de agosto de 2019.

1.2 LONDRES E MARSELHA COMO AS PRINCIPAIS REFERÊNCIAS NOS *ESTUDOS DE PORTOS DE MAR.*

A ideia de construir uma doca fechada atracável se originou em Liverpool na primeira metade do século XVIII[14] devido a grande oscilação de maré, mas na memória dos Rebouças há pouco destaque para esse porto se comparado a Londres e Marselha. Neste trecho do relatório são descritas as estruturas presentes no sistema de docas de Liverpool, como gruas hidráulicas, edifícios, telheiros, sistema de vias férreas entre as docas e em direção a outros locais da Inglaterra. A partir desta descrição indicam também que esse tipo de estabelecimento se disseminou para outros portos da Grã-Bretanha e que posteriormente serviu de modelo para Marselha. Mas não dão ênfase a construção do projeto da doca fechada pelos ingleses.

Segundo os irmãos Rebouças, o porto de Liverpool naquela época possuía 28 docas ao longo de 20 quilômetros de cais e esse padrão foi tão importante que tomou toda a margem direita do Rio Mersey e já ocupava a margem esquerda em Birkenhead, cidade em frente a Liverpool, com três docas prontas e outras três em construção. Um aspecto de grande destaque nesta parte da narrativa são os diques de reparação de navios descritos detalhadamente. Sandon Dock na margem direita do Rio Mersey era apontada como o maior estabelecimento de reparação de navios em Liverpool desde 1851. Já a Canada Dock tinha a sua disposição o mais moderno dique desde 1857 que também lhe servia de eclusa. Desta forma, as estruturas presentes no aparelho portuário do sistema de docas em Liverpool foram evidenciadas em *Estudos de Portos de Mar* em detrimento de uma preocupação mais acentuada com a história da construção das docas fechadas nesta região. O fato desta localidade diferir do Rio de Janeiro devido a grande oscilação de maré, seguramente também pesou na adoção deste foco narrativo. Pois esta característica definiria se o sistema utilizado seria fechado ou parcialmente fechado[15].

No que se refere a Londres estas estruturas também ganharam grande destaque, possivelmente indicando que nesta localidade o desejo dos Rebouças estava mais focado nas inovações representadas por estes equipamentos. A descrição dos diferentes aparelhos que foram gradativamente aprimorados com a finalidade de realizar a reparação de navios é um perfeito exemplo desta obstinação. Essa era uma demanda que urgia no Rio de Janeiro e que

---

[14] 'Liverpool: The docks', in *A History of the County of Lancaster: Volume 4*, ed. William Farrer and J Brownbill (London, 1911), pp. 41-43. *British History Online*http://www.british-history.ac.uk/vch/lancs/vol4/pp41-43 [accessed 15 August 2019].

[15] O sistema fechado é utilizado nos portos de grande oscilação de maré. Diferente da cidade do Rio de Janeiro que possui pequena oscilação de maré podendo prescindir do sistema fechado ou mesmo construí-lo parcialmente fechado.

poderia trazer muitos ganhos. Logo, é completamente compreensível que os irmãos tenham apreciado este tipo de tecnologia durante seus estudos e, consequentemente, registraram três casos avaliados por eles.

Primeiramente foi relatada a forma de funcionamento do sistema utilizado no Estaleiro Morton. Modelo este que se originou na Escócia e que se encontrava em uso na Inglaterra, na Rússia e nos Estados Unidos. Suas características eram o baixo custo de instalação e a menor dificuldade de construção do que um dique de alvenaria. Em contrapartida se adequavam melhor aos portos de grande oscilação de maré. Outro aspecto relevante era que para se reparar simultaneamente um certo número de navios seria necessário ter o mesmo número de estaleiros. Essa grave inconveniência se fazia presente nos diques de alvenaria e na maior parte dos aparelhos existente naquele período.

Um segundo sistema citado era o dique flutuante de Thomas Evans & John Parsons de 1830 que entre suas vantagens e desvantagens permaneciam com o grande problema de só reparar um navio por vez. Para reparar mais de um navio por vez seu custo se elevava demais.

O último sistema é o de autoria de Edwin Clark que começou seus estudos em 1826 apresentando um aparelho de elevado custo e difícil manobra, mas que apesar disso pode ser considerado como ponto de partida para os novos sistemas caracterizados pela propriedade essencial de reparação simultânea de navios. Em 1857 Edwin Clark construiu o novo dique hidrostático da Vitoria London Dock - *Thames Graving Docks* que com apenas uma instalação atendia a um número ilimitado de navios.

> "A superioridade do novo systema sobre todos que o precederão é evidente; o seu valor prático acha-se já sanccionado por uma experiencia de dous annos, durante os quaes se tem elevado perto de 400 navios, tendo desde 50 até 2,365 toneladas (paquete a vapor Indiana).*[sic]*" Correio Mercantil 04 de outubro de 1862

A Victoria London Dock, foi inaugurada em 1855 tornando-se a partir daquela época e por muitos anos a mais moderna e inovadora doca de Londres. O sistema de elevação patenteado por Edwin Clark reduziu muito o tempo de reparação dos navios e tornou possível a manutenção simultânea de várias embarcações. O processo consistia primeiramente na elevação do navio sobre um pontão, para em seguida transportá-lo a algum lugar conveniente de reparo. Como podemos ver abaixo nas figuras 1 e 2 os navios podiam ser içados enquanto ainda estavam no mar. Após serem alçados podiam ser rebocados sobre os pontões para o lugar escolhido para realização de reparos liberando o dique para um novo uso.

Figura 1 Dique Edwin Clark Disponível em http://www.portcities.org.uk/london/server/show/conMediaFile.2135/The-new-hydraulic-lift-at-the-Victoria-Docks.html

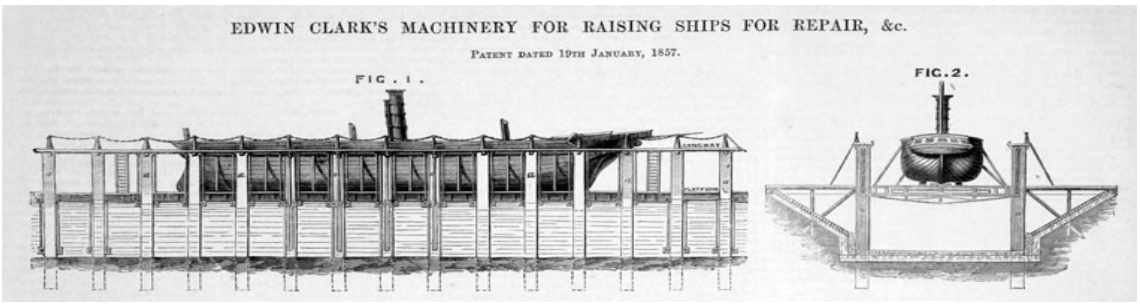


Figura 2 Dique Edwin Clark Disponível em https://www.google.com.br/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fwww.gracesguide.co.uk%2Fimages%2Fc%2Fc3%2FIm1857EnV04-p174.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.gracesguide.co.uk%2FEdwin_Clark&docid=M6U_DaEAesrWYM&tbnid=JFbtce6iy-HtZM%3A

O dique de reparação de Edwin Clark acabou por se tornar uma das maiores contribuições inglesa ao nascente projeto de Rebouças; mas não podemos esquecer que se tratou, na verdade, de um dos desdobramentos de um conjunto de avanços tecnológicos que compusera o aparelho portuário dentro da nova concepção deste serviço que fora inventado pelos ingleses. Este aparelho acabara de ser instalado na doca que durante os estudos dos Rebouças era a mais avançada de Londres, a Victoria London Dock. Esta doca, junto com aquelas que participaram do processo de modernização das docas londrinas na primeira metade do século XIX, tornaram-se importante referencial inglês para os irmãos durante seus estudos. Cada uma delas contribuiria com um aspecto que entraria na composição do projeto elaborado por André Rebouças quando da confecção do projeto para a capital monárquica. Dentre estes elementos destacamos o uso de molhes perpendiculares/jetty principle[16] para

[16] Este é o termo técnico para os molhes leves perpendiculares ao cais que começaram a ser implementados na Victoria London Docks e influenciaram no projeto das docas de Nova York. Este recurso técnico tinha por objetivo aumentar a capacidade recepção de grandes navios sem utilizar sustentação em alvenaria para tais

atracação de navios de grande calado em sua doca fechada e os diques de Edwin Clark para reparo dos navios.

Figura 3 Mapa das Docas de Londres 1883 Disponível em https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~31375~1150322:Geological-map-London-?showTipAdvancedSearch=false&showShareIIIFLink=true&showTip=false&helpUrl=https%3A%2F%2Fdoc.lunaimaging.com%2Fdi

O mapa da coleção de David Rumsey que se encontra online, conforme indicado na figura 3, data de 1883, ou seja, alguns anos após a descrição que analisamos. Nele podemos ver parte do Rio Tâmisa com destaque para a Isle of Dogs e para a Royal Victoria Docks. Neste recorte não podemos ver o cais original de Londres em Wapping, porém tratatemos destas regiões mais adiante nos próximos capítulos. Com esta imagem queremos introduzir uma perspectiva da vista aérea da localidade com ênfase para a Royal Victoria Docks. Sendo assim, destacamos seu contorno em amarelo, alteração esta que não se encontra no mapa original. A partir deste enfoque podemos ver parte do que foi descrito no registro publicado no Correio Mercantil. Enfim, observamos a Royal Victoria Dock situando-se na margem norte do Rio Tâmisa com seus molhes perpendiculares/jetty principle e armazéns ao longo de seu cais. Inaugurada em 1855 esse era o estabelecimento portuário mais distante do local de origem da zona portuária da cidade de Londres.

Depois de dedicarem-se a essa descrição do desenvolvimento tecnológico por parte dos ingleses; o artigo dedica-se as costas francesas, com seus três mares, para estabelecer parâmetros de comparações com as costas brasileiras. Assim sendo, as diferenças de marés nessas regiões são apontadas como principal aspecto para pensar as similaridades entre as duas nações. Enquanto os portos do canal da Mancha e do oceano Atlântico possuem grande oscilação de maré, os portos no Mediterrâneo não sofrem com tal variação.

Os portos de Dunquerque e de Bolonha no Canal da Mancha, todos no norte da França, foram comparados em suas naturezas com os portos do Maranhão, Pará e Paraíba do Norte. Nesta época os Rebouças já tratavam da obsolescência dos molhes de alvenaria no

---

pontes.

Canal e apontavam a relevância do uso de molhes de madeira concebidos com o intuito de melhor aproveitar a profundidade do canal. Por fim, ao identificar os itens necessários para um porto de grande oscilação de marés deixaram evidente que este tipo de construção era muito mais oneroso.

Já o porto de Marselha foi a grande referência para pensar os portos de pequenas marés no Brasil, tais como: Santa Catarina, Rio de Janeiro, Vitória, Pernambuco e Maceió. Sua pequena oscilação e sua bacia natural foram o ponto de partida para seu desenvolvimento, enquanto a tomada da Argélia pela França entre 1830 e 1848 foi descrita como um catalisador para a sua expansão. A abertura do Canal de Suez em 1869 também afetaria diretamente as atividades desenvolvidas neste porto. Nesse período foram criadas bacias artificiais e seu cais natural foi ampliado colocando-o em condição de primazia entre os portos mediterrânicos. Cabe ressaltar que embora esse porto não tenha servido como referência para pensar somente o Rio de Janeiro, como já citamos logo acima, os Rebouças foram incisivos e insistentes acerca das condições análogas entre os dois portos.

Desta maneira, diferentemente do caso inglês em que não se preocuparam em descrever a evolução da doca, no caso francês, narraram detalhadamente o processo de desenvolvimento das docas de Marselha em direção ao novo sistema. Entretanto como poderemos ver este modelo não era totalmente fechado. Acreditamos que seus objetivos eram projetar essa trajetória no Rio de Janeiro, haja vista que as necessidades eram semelhantes.

Em Marselha nove companhias se apresentaram interessadas na concessão para o estabelecimento de suas docas entre 1835 e 1837. Todavia a maior parte destes projetos colocavam as docas em terras que exigiriam uma grande soma para desapropriação dos terrenos necessários à sua construção junto ao velho porto. Sendo assim, a escolha se deu entre os poucos projetos que colocavam as docas a leste do golfo de Marselha ao norte do antigo porto, local ocupado pelas antigas enseadas de Ourse e Joliette.

Neste caso também utilizamos, como no exemplo inglês, uma imagem aérea a fim de introduzir uma perspectiva desta localidade. Podemos avistar no mapa da figura nº 4, que se encontra disponível no site da Biblioteca Nacional da França, o Mar Mediterrâneo a esquerda, o porto original de Marselha destacado em amarelo e as enseadas de Ourse e Joliette em verde e vermelho[17], respectivamente. Essa posição foi considerada como detentora de outras qualidades e sobretudo com alto potencial de ligação por meio de um ramal ferroviário com as redes de caminho de ferro que ligava Paris e Lyon, ou seja, toda a rede francesa.

[17] Esses destaques não se encontravam no mapa original. Introduzimos essas alterações a fim de estabelecer parâmetro com a narrativas dos Rebouças.

Figura 4 Mapa do Porto de Marselha em 1837. Disponível em http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84423440.r=plan%20marseille%201837?rk=21459;2

Ponto amarelo – Porto Velho/Lacydon
Ponto verde – enseada de Ourse
Ponto vermelho – enseada de Joliette

Segundo *Estudos de Portos de Mar* a data do início da construção da Bacia de Joliette que tinha por objetivo substituir as pequenas angras de Ourse e Joliette se deu em 1845. Elas foram realmente trocadas por uma imensa doca parcialmente fechada que procurava atender aos princípios modernos dos portos de comércio enquanto estações marítimas dos caminhos de ferro. Essa transformação também pode ser confirmada por meio do mapa que se encontra na figura nº 5 também disponível no site da Biblioteca Nacional da França.

Nesta figura podemos observar o Mar Mediterrâneo no alto do mapa, o antigo porto destacado em amarelo e o novo destacado em azul[18]. Nesta primeira intervenção os portos permaneceram como áreas distintas e não se integraram por qualquer via. A nova bacia é mais espaçosa e enquadra-se em um padrão semifechado próximo ao preconizado no modelo inglês. Um outro aspecto que se assemelha a Victoria London Dock é o distanciamento do local originário das atividades portuárias, ou seja, longe da vida comercial desenvolvida pela cidade. Esses foram, segundo os Rebouças, os primeiros passos dados no sentido de se modernizar o porto de Marselha a fim de torná-lo o mais importante entreposto do Mar Mediterrâneo. Ao longo de toda a segunda metade do século XIX novas medidas seriam tomadas a fim de alcançar tal objetivo. Pois o rápido desenvolvimento das relações comerciais nesta região logo tornariam a bacia de Joliette insuficiente para o serviço de embarque e desembarque de mercadoria.

Por isso, decidiu se a construção de três novas bacias que com a de Joliette e o porto natural tinham por objetivo dar a Marselha um cais de 14 mil metros. O próprio Rebouças explicou o cálculo que se estabelecia para justificar, como uma espécie de lei, a necessidade destes 14 km de cais:

> O desenvolvimento de caes, necessario a um porto de commercio dado, se calcula presentemente ou pela extensão de que se carece para poder colocar em duas fileiras paralelamente aos caes os navios existentes ordinariamente no porto, ou na razão de um kilometro de caes para o movimento annual de 270.000 tonelladas. Essa lei é deduzida do porto de commercio typo – Liverpool – o porto de maior movimento comercial da Grã-Bretanha. Com efeito, em Liverpool, o movimento anual do Porto atinge a 6.000.000 de toneladas, e nelle existem, em serviço, mais de 20 kilometros de caes; tem-se ahi verificado que um kilometro de caes é apenas suficiente para um movimento anual de 270.000 toneladas. *[sic]*(Correio Mercantil 19 de setembro de 1862 - Hemeroteca da Biblioteca Nacional).

Assim sendo, em 1857 iniciaram-se em Marselha as obras das bacias do Lazareto, D'Arenc e Napoleão inspiradas nos modelos das docas de Londres e de Liverpool com gruas hidráulicas, cais, máquinas à vapor, sistemas de vias férreas e um depósito central.

[18] Esses destaques não se encontravam no mapa original. Introduzimos essas alterações a fim de estabelecer parâmetro com a narrativas dos Rebouças.

Figura 5 Mapa do Porto de Marselha em 1847. Disponível em http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53029312c.r=plan%20de%20Marseille%201847?rk=21459;2

Ponto azul – Bacia de Joliette
Ponto amarelo – Porto Velho

Tais construções foram descritas minuciosamente devido ao contato dos Rebouças com os coordenadores do projeto francês, Mr. Gustave Desplaces e Hilarion Pascal (FLORA e VERÍSSIMO, 1938, p 214).

A abertura do Canal de Suez (1859-1869) já em andamento tornaria a obra em Marselha apenas suficiente para o serviço portuário nos narra os Rebouças. Pois, a conclusão das obras do istmo do Suez por franceses e egípcios tornou o porto de Marselha um entreposto comercial não somente da França, mas de toda Europa Central com a Índias Orientais fazendo seu movimento comercial assumir proporções inauditas. Para atender a nova relação comercial estabelecida com a Ásia, a partir da abertura do Canal do Suez, novas intervenções foram planejadas e aprovadas para o porto de Marselha. Seriam construídos 13 diques de reparação de navios, um grande estaleiro de construção naval, abertura da Rua Imperial interligando o Porto Velho as novas Docas, construção de uma outra bacia ao norte da Bacia de Napoleão denominada Bacia Imperial e, enfim, a conexão ferroviária entre as docas e o terminal ferroviário da rede francesa. Tais intervenções colocariam o porto de Marselha a par com Liverpool e Londres, os maiores portos da Grã-Bretanha.

Ao fim do século XIX o fluxo comercial entre França e Inglaterra estava consolidado por meio da ligação das novas docas com os caminhos de ferro os quais concorreram à conexão com a Ásia e África. A análise proposta pelos Rebouças nos faz acreditar que a adequação desejada para os portos brasileiros, mais especificamente da capital monárquica, tinha por objetivo alcançar este tipo de integração.

Por fim, na figura 6 podemos visualizar todas as alterações realizada no porto de Marselha a fim de adequá-lo ao padrão moderno. Nesta imagem vemos o Mar Mediterrâneo no alto do mapa, as docas se estendendo a leste do velho porto de Marselha, as distintas regiões portuárias se integrando por meio da grande rua Imperial e a conexão com toda a rede ferroviária francesa.

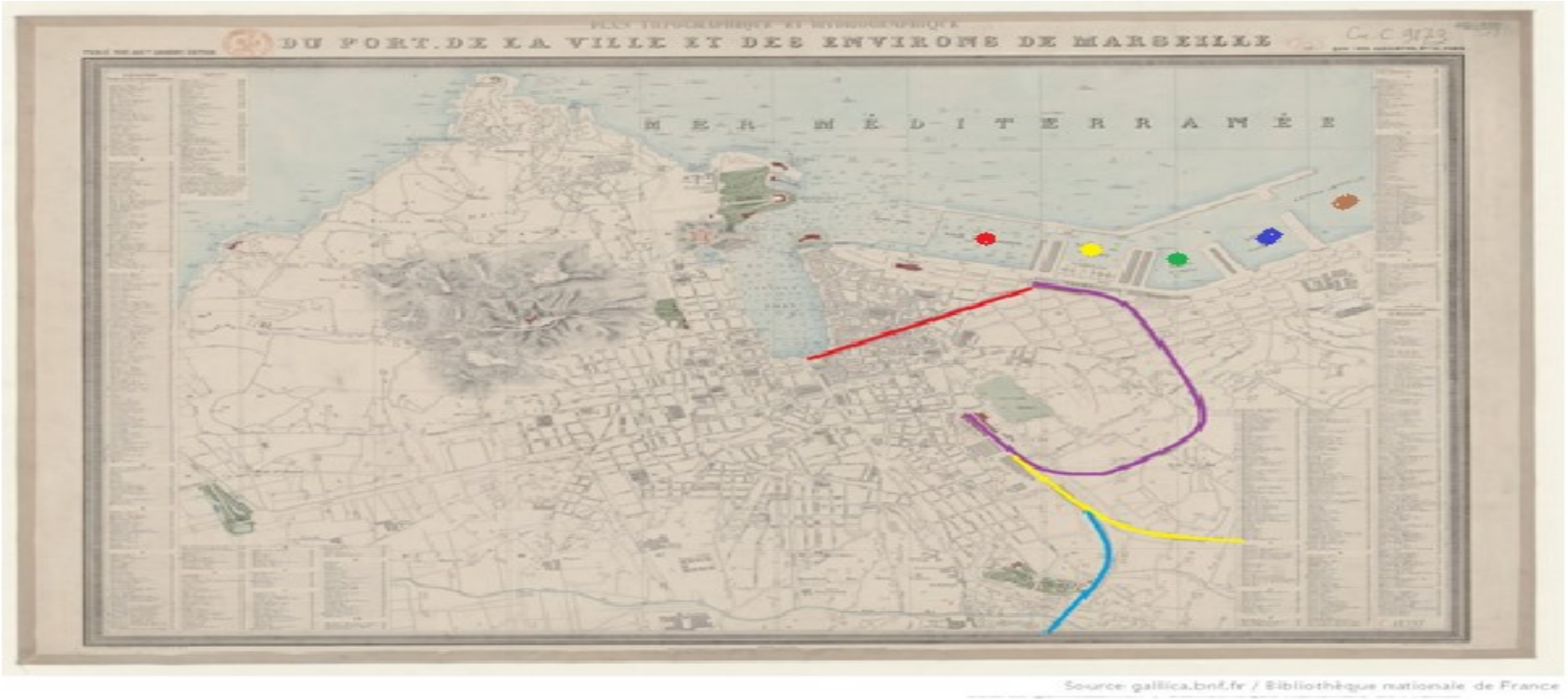


Figura 6 Porto de Marselha. Data imprecisa. Disponível em http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530230377.r=Plan%20topographique%20et%20hydrographique?rk=64378;0

Ponto vermelho – Bacia de Joliette
Ponto amarelo – Bacia do Lazareto
Ponto verde – Bacia D'Arenc
Ponto azul – Bacia de Napaleão
Ponto marrom – Bacia Imperial
Linha vermelha – Rue Impériale
Linha roxa – interligação entre a doca e o ramal ferroviário
Linha amarela – caminho de ferro para Lyon
Linha azul – caminho de ferro para Toulon

1.3. LONDRES E MARSELHA: OUTROS OLHARES

A partir do que vimos no tópico anterior percebemos que um novo padrão de docas se impunha gradativamente desde o século XVIII. Também podemos notar que embora as diferentes características deste padrão tenham sido evidenciadas cada qual em portos diferentes (Londres/equipamento – Marselha/Doca), todos os elementos compõem um conjunto essencial a mudança proposta. É neste sentido que nós nos voltamos para outros olhares acerca destas transformações com o intuito de ampliar a abordagem anterior. Começaremos por Londres buscando uma leitura que aponte de que maneira se deu a superação do antigo modelo portuário[19] e em seguida trataremos de Marselha.

O processo de construção de docas no modelo fechado em Londres, também chamado *wet dock*, se deu no início do século XIX ampliando a carga e descarga de mercadorias ao longo do Rio Tâmisa. Três grandes companhias foram as protagonistas deste desenvolvimento: West India Docks (Companhia das Docas das Índias Ocidentais), London docks (Companhias das Docas de Londres) e East India Docks (Companhias das Docas das Índias Orientais). A estas companhias coube superar as limitações impostas ao porto de Londres desde o final do século XVIII, tais como: a superlotação acarretada pelas transações comerciais ultramarinas e costeiras; a insuficiência dos investimentos realizados por meio de taxas alfandegárias para adequar o porto as demandas comercias; a lentidão das operações; o atraso nas descargas; a dispersão dos armazéns dos comerciantes das Índias Ocidentais; as perdas por roubo e para o Tesouro[20]. Um outro problema considerado grave pelas companhias era que os maiores navios precisavam descarregar em fragatas devido a impossibilidade de atracar em Wapping, ou seja, no "cais legal" em uma fachada restrita onde se encontrava a vida portuária da antiga Londres[21]. Tal situação foi agravada pela reduzida profundidade das águas no cais causada pelo acúmulo de lodo, esgoto da cidade e dos lastros que eram dispensados dos navios.

Diante destes desafios a solução encontrada para estes problemas foi a construção de docas fechadas com limites seguros e amplos armazéns ao longo do cais seguindo uma fórmula que já havia sido aplicada em outras localidades, como: Bristol, Hull e notadamente em Liverpool. Mesmo em Londres as antigas docas fechadas de Howland (posteriomente

[19] Entendemos que este porto antigo caracteriza-se pela ausência das estruturas descritas por Rebouças em seu padrão docas como vimos no tópico anterior.

[20] Ver 'The West India Docks: Introduction', in *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 247-248. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp247-248 [accessed 4 July 2018].

[21] Ver 'The West India Docks: Historical development', in *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 20 May 2018].

Greenland Dock e Commercial Docks - em vermelho no mapa sete) que foram inauguradas em 1699 e que serviam exclusivamente para reparo de navios forneceram um precedente para a construção e expansão deste modelo no Tâmisa. Neste processo de extensão do novo modelo em Londres a pioneira seria a West India Docks (1802) ao se afastar da região de Wapping[22].

Os anos noventa do século XVIII ficaram marcados pelas iniciativas em projetar as docas fechadas em Londres. Logo, a partir da virada do século até 1815 três grandes projetos foram implementados como podemos ver na ilustração abaixo: West India Docks (1802), London Docks (1805) e a East India Docks (1806) - em laranja no mapa sete - caracterizando o primeiro surto de transformação portuária na cidade.

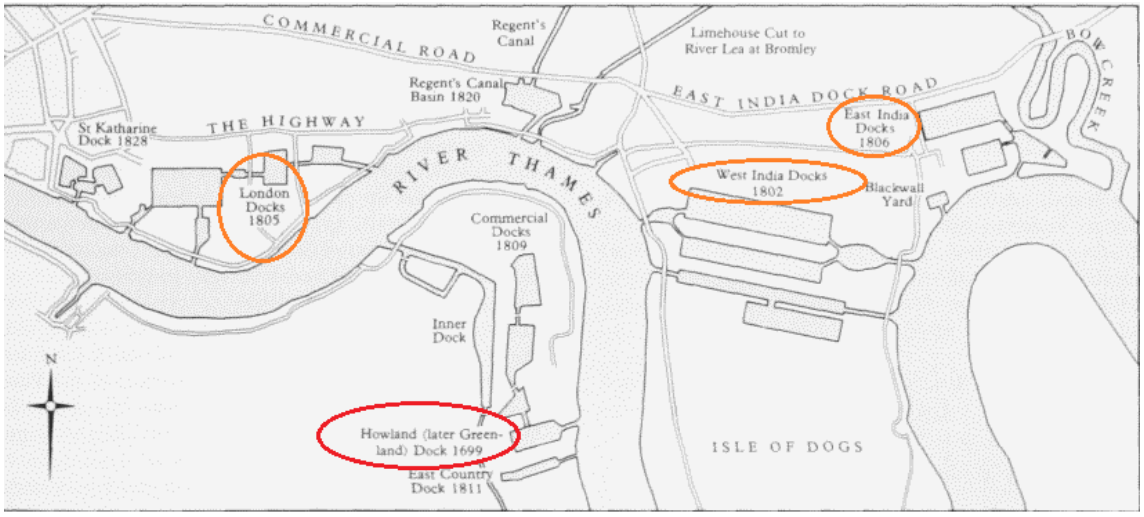


Figura 7 Isle of Dogs e Howland Dock 1838 http://www.british-history.ac.uk/sites/default/files/publications/pubid-369/images/fig93.gif

Em 1815, quando essa primeira expansão terminou as Docas da Índia Ocidental, da Índia Oriental e as de Londres ocupavam o lado norte do Tâmisa. As construções das docas no início do século XIX foram a primeira grande melhoria planejada para a cidade, mas outras grandes docas fechadas foram construídas ao longo do século XIX no Tâmisa: a St Katherine, a Poplar, a Royal Victoria, a Millwall, a Royal Albert e a Tilbury no lado norte e as Docas Surrey no lado sul. Entre estas últimas lembramos da Royal Victoria que serviu de importante referência no projeto do porto da capital monárquica brasileira.

No que se refere ao porto de Marselha contamos com o auxílio de uma outra literatura para refletir e contrapor àquela já apresentada e, assim, melhor compreender o caso francês. Sendo assim, debruçamo-nos na obra de René Borruey, *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au conteneur (1844-1974)* por acreditar que esta publicação faz parte de um trabalho

[22] Idem ao anterior.

basilar na compreensão da história de Marselha, a coleção *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille XIX – XX siécles.*

Em sua obra Borruey também ocupa parte de seu trabalho descrevendo a transição do velho porto marselhês do Lacydon[23] em direção as enseadas de Ourse e Joliette até atingir seu limite geográfico na cadeia montanhosa de Nerthe durante a transição do século XIX para o XX. Para o autor, o desenvolvimento das atividades portuárias fora do seu local de origem representou uma transformação que retirou o porto da vida da cidade e, consequentemente, dos cidadãos marselheses.

Até o início dos anos de 1850 o porto era o centro da vida na cidade, mas ao final dos anos de 1840 as causas que proporcionaram as mudanças estavam latentes e as transformações urgiam. O velho porto se tornou pequeno demais para receber os volumes das mercadorias, as inovações técnicas produziram navios que não podiam ser atracados de maneira alinhada ao cais existente e as descargas de mercadorias por meio do braço humano tornavam-se cada vez mais custosa. Então, em 1853, a bacia de Joliette podia ser considera a primeira grande intervenção portuária em Marselha sendo descrita pelo autor como uma obra "titanesca". Além disso outros avanços tecnológicos em paralelo a construção da bacia aconteciam desde 1848 quando a cadeia montanhosa de Nerthe já havia sido perfurada para a passagem do caminho de ferro. Desta forma consolidou-se o desembarque regular de viajantes nas proximidades de Saint-Charles por meio de uma linha que ligava Marseille a Avignon. Esta mesma linha foi estendida de Avignon até Lyon no ano de inauguração da nova bacia realizando o encontro com aquela que descia de Paris integrando a celebre conexão P-L-M[24]. Enfim, existiam outras novidades como a estruturação de companhias que se lançaram na aventura à vapor estabelecendo linhas regulares transatlânticas e no Mediterrâneo saindo do porto de Marselha. A cidade estava em ebulição urbanística e a criação de um novo bairro atrás do novo porto também foi anunciada[25].

Contudo há uma advertência relevante apontada por Borruey, pois a despeito da inauguração da Bacia de Joliette o aparelho portuário de Marselha não atingiu o mesmo nível daquele que apresentado em Londres. Os vapores não conseguiam lugar nessa nova bacia, pois o cais não possuía qualquer modernização e nem o interior da doca. Enfim nada operava dentro dos novos padrões tecnológicos. Por mais que este cais tenha sido colocado à disposição do comércio, nada mudou em suas mentalidades, práticas e hábitos. Enfim, o porto

[23] Antigo nome dado ao velho porto de Marselha.
[24] Paris-Lyon-Marselha.
[25] BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994, pg 69-85

de Marselha continuava arcaico até a inauguração da bacia de Joliette. Somente em 1864, com as novas bacias, França e Inglaterra estariam no mesmo patamar[26]. Neste momento aconteceu o encontro das novas docas com o novo tipo de aparelhagem portuária em solo francês.

Enquanto a memória produzida pelos Rebouças se restringe a informar que a construção das docas do Lazareto, D'Arenc e Napoleão ocorreu por uma insuficiência em atender o volume de embarque e desembarque por parte da recém-criada Bacia; em *Le Port Moderne de Marseille* podemos constatar que este estabelecimento não se apresentava dentro dos padrões tecnológicos necessários para a prestação do serviço. Apesar de sua inauguração ela não tinha o aparelho portuário necessário e, inicialmente, essa avaliação a respeito do funcionamento da nova bacia pode parecer uma contradição com *Estudos de Portos de Mar*.

Todavia se a transição que avistamos anteriormente por meio dos mapas 4 e 5 não colocou Marselha no novo padrão de docas isso se deu justamente pelo desencontro entre o novo modelo de doca e seus aparelhos. O confronto da memória produzida pelos Rebouças com os estudos de Borruey e da British History Online da Universidade de Londres ratifica a compreensão por nós proposta da construção da narrativa feita pelos brasileiros. Isto é, por um lado, eles evidenciaram as contribuições do avanço tecnológico das estruturas presentes no aparelho portuário do sistema de docas de Liverpool e de Londres; de outro, expuseram a semelhança geográfica franco-brasileira, entre Rio e Marselha, como importante parâmetro para a projeção da reforma nacional. Para eles era indubitável a necessidade de unificar essas características no projeto brasileiro. Pois como puderam constatar a Bacia de Joliette ainda não atendia as demandas daquele momento.

Enfim, a concomitância entre a realização da especialização em obra hidráulicas e parte do período da construção das docas de Marselha, de 1857 a 1864, deixou-lhes nítida a importância deste conjunto técnico. A partir dos desafios impostos às reformas nos portos citados entendemos que a nova noção de porto tinha por objetivo reunir em um mesmo espaço o conceito de doca, o uso de novas aparelhagens e o distanciamento do centro urbano. Posto isto, torna-se inevitável para nós constatar que a presença deles neste momento crucial aumenta exponencialmente seus aprendizados e persuasões sobre que tipo de reforma que deveriam projetar.

Entretanto, o que não lhes era tão explícito no momento da produção de *Estudos de Portos de Mar*, ou seja, antes da tentativa de implementação do projeto DDPII, era o fato de que nem todos corriam no mesmo sentido da tal modernização portuária. E mesmo se

[26] BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994, pg 86-110

desconfiaram de tais opositores, não lhes foram crédulos. Suas convicções eram que o conjunto técnico/tecnológico (docas fechadas ou parcialmente fechadas, gruas hidráulicas, molhes perpendiculares, ferrovias, armazéns etc.) que catalisou esses empreendimentos poderiam concorrer de forma inevitável para o aparelhamento de outras regiões.

Concluímos que o discorrer de todo este transcurso fez parte de uma corrida colonialista marítimo-portuária liderada por ingleses e franceses. Logo, as mudanças que se disseminaram por outras regiões do mundo, de alguma maneira, integravam outros participantes no processo em questão, como Rio e Nova Iorque.

1.4. RIO DE JANEIRO E NOVA IORQUE: OS DESAFIOS E O LEGADO ANGLO-FRANCÊS.

A limitação imposta ao serviço portuário no Rio de Janeiro devido a sua pequena disponibilidade de cais com profundidade insuficiente para receber os novos navios de grande calado tornava o serviço lento e oneroso tanto para a importação como para a exportação. A carga e descarga precisava ser realizada por meio de saveiros que acabavam por se tornar atravessadores caros que retiravam renda do governo monárquico. A grande quantidade de trapiches particulares ou arrendados dispersos pela cidade também eram mal avaliados por eles. Neste contexto, *Estudos de Portos de Mar* foi um pré-projeto que, definitivamente, expressou a consciência portuária existente na Europa que seria representada no Brasil por meio do projeto da DDPII formulado em 1867.

Ao retornar à sua terra natal em 1862 quando terminou seus estudos na Europa, André Rebouças, possuía inúmeros planos de portos e companhias inspirado na experiência que acabara de vivenciar. Mas sua realidade estava aquém de suas expectativas, pois embora tivesse conhecimento, não tinha dinheiro para implementar seus planos. Nesta época, ainda era engenheiro militar pelo Exército.

No início dos anos de 1850 a Alfandega do Rio de Janeiro ainda necessitava de severas intervenções para se tornar um estabelecimento de primeira ordem, segundo Borja Castro[27]. Este engenheiro que gerenciou a obra da DA deixou registrado que apesar da construção de alguns armazéns faltava-lhe cais, pontes e meios para consertar avarias, além das demoras e prejuízos. O serviço de carga era moroso para o comércio e penoso para os

[27] Ver CASTRO, *Agostinho Victor de Borja.* Descripção do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca D'Alfandega. Rio de Janeiro: Instituto Imperial, 1877. Disponível em http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm

empregados. Os armazéns eram mal combinados e acomodados, logo, concorriam para a imperfeição no serviço de capatazia.

Essa descrição se harmoniza com a litografia apresentada aqui na figura 8 e que se encontrava no álbum da família real que foi impresso na França no ano de 1861 e que se encontra disponível no acervo digital da Biblioteca Nacional. Nesta imagem podemos ver à esquerda as torres da Igreja de Nossa Senhora do Carmo, à direita as torres da Igreja da Candelária e um pouco mais a frente desta, o prédio da Alfandega. Ao redor deste último vemos embarcações e pontes cobertas por telheiros, mas não havia ainda a doca fechada e nem o grande armazém descritos por Borja Castro e que podem ser vistos nas figuras 9 e 10, respectivamente[28].

[28] Disponível em http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm

Figura 8 Panorama do Rio de Janeiro 1861 Disponível em http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1113654/icon1113654.pdf

Ainda segundo Castro, um plano de obras foi estabelecido em 1853 pelo governo para superar essas limitações autorizando a construção de um grande armazém de ferro, assim como, o início de obras hidráulicas em 1855. Essas obras consistiram na construção de uma bacia em frente à Alfandega, circundada de cais e ornada com guindastes. Fora da Alfandega, um cais seria estendido até a Ponta do Trem no Arsenal de Guerra como continuidade do molhe da bacia a ser construída para a Alfandega e mais uma pequena bacia para o Mercado.

O grande armazém de ferro que teve sua construção iniciada em 1853 possuía quatro pavimentos dos quais três não tinham divisão interna e era o único em condições de prestar serviço a Alfandega. Mas uma de suas paredes principais se assentava sobre um cais que não aguentava muito peso. Nele também se encontravam quatro elevadores que faziam subir e descer as mercadorias aos diversos andares. Todo este maquinismo necessário fora preparado nas oficinas de Maylor & Cia.

Para gerenciar as obras hidráulicas foi escolhido o engenheiro inglês Charles Neate que teve por foco principal estabilizar a correnteza das marés na bacia da doca que seria construída e prevenir o depósito de lodo ou areia motivada pelos redemoinhos e contracorrentes. Para tal, o molhe da bacia se estenderia por meio de um cais até o Arsenal de Guerra de maneira a edificar um anteparo entre a baía e a bacia da Alfandega.

No entanto, em 20 de janeiro de 1863 os planos de Neate de construir um anteparo para proteger a bacia da Alfandega falharam. As fundações do molhe não resistiram a pressão exercida e tombaram de dentro para fora. Depois deste episódio o engenheiro diretor desistiu da ideia de construir um aterro subterrâneo para o molhe. Este aterro tinha finalidade de regular a corrente no interior da bacia da Alfandega conferindo estabilidade as embarcações que fizessem uso dela. Mas para o inglês seria inviável construí-lo, por isso o substituiu por uma arcaria que permitia a entrada da água do mar na bacia. Esta mudança no projeto vulnerabilizou a condição de proteção da bacia a tal ponto que as vezes impossibilitava a permanência, carga e descarga dos navios devido as águas agitadas[29].

[29] Ver CASTRO, *Agostinho Victor de Borja.* Descripção do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca D'Alfandega. Rio de Janeiro: Instituto Imperial, 1877. Disponível em http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm

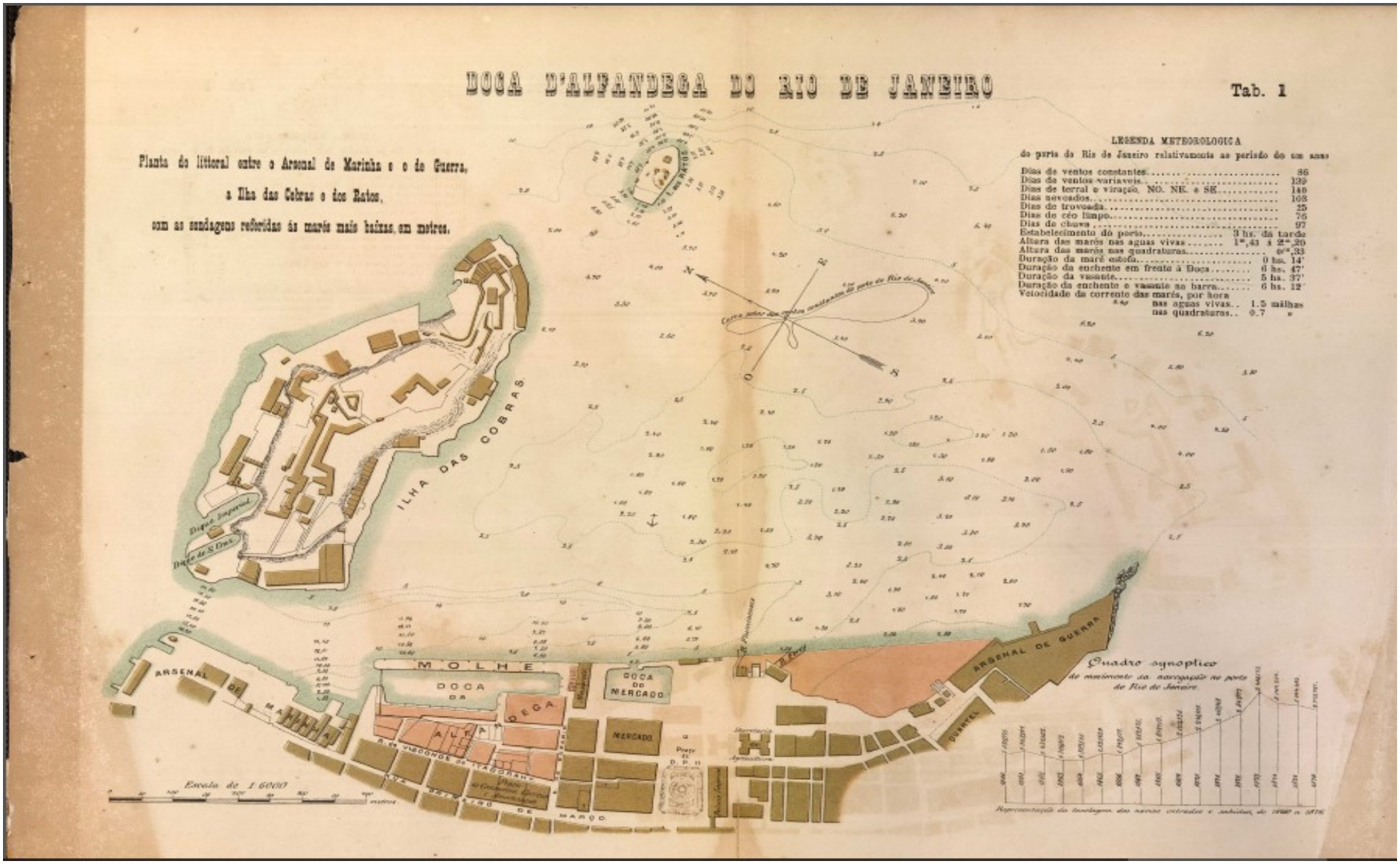


Figura 9 Doca da Alfandega 1877 Disponível em http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm

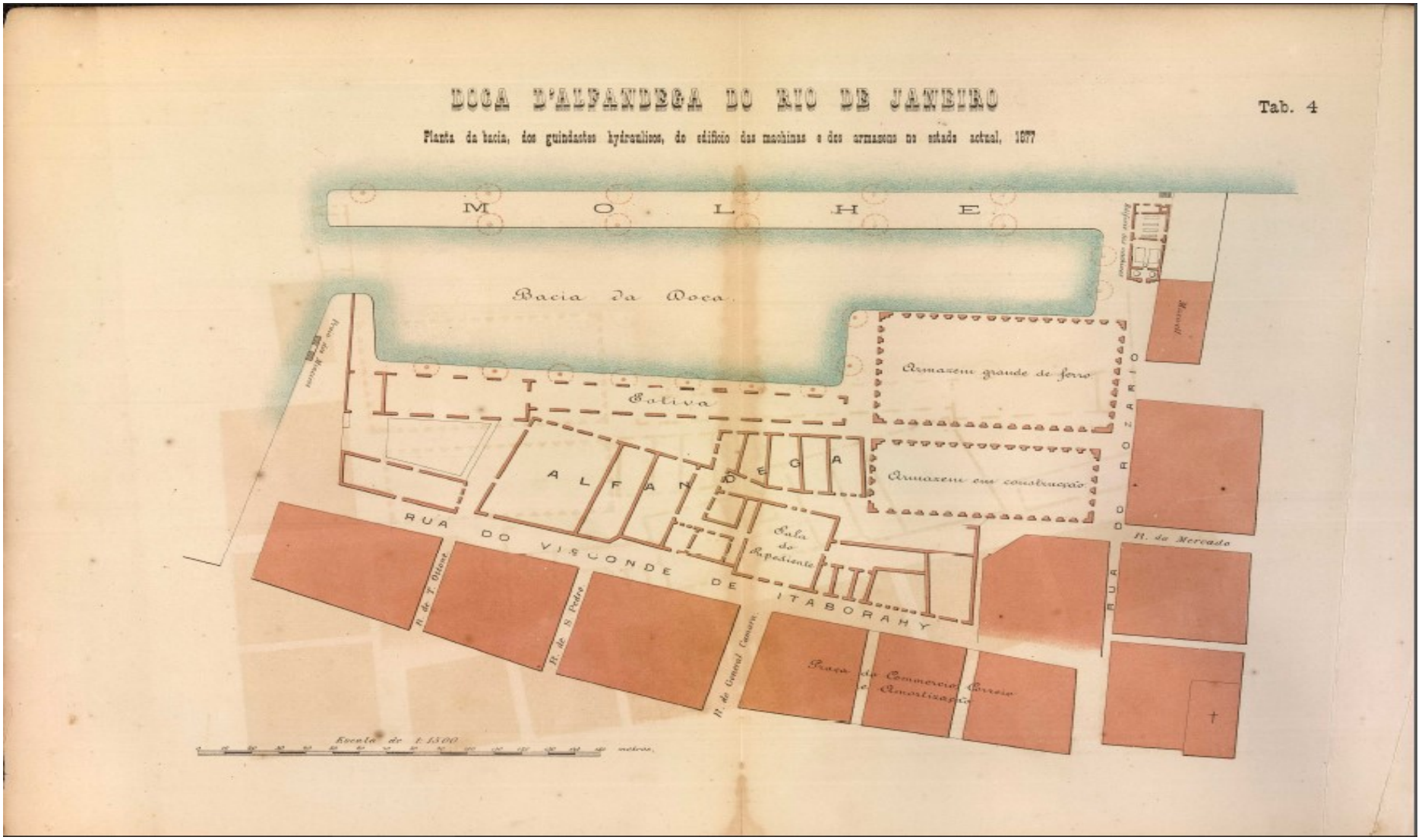


Figura 10 Doca da Alfandega 1877 Disponível em http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm

Neste contexto, o então tenente André Pinto Rebouças que buscava apresentar seus arrojados projetos e estudos desde que chegara da Europa assumiu o posto de gerente das obras da DA no ano de 1866 em substituição ao engenheiro inglês. Durante sua gerência, entre os anos de 1866 e 1871, retomou a reconstrução do aterro subterrâneo do molhe da bacia da doca buscando corrigir a falha deixada pelo seu antecessor. Seu trabalho foi continuado por Borja Castro que em 2 de julho de 1873 iniciou a colocação da primeira pedra do novo molhe que com a nova técnica de estacamento em níveis mais profundos se tornou muito seguro.

A partir da admissão de Rebouças na gerência da obra, abriu-se o caminho para uma reformulação inédita nos serviços portuários brasileiros. Para ele, teoricamente, seria o momento de desenvolver o processo de modernização portuária brasileira implementando uma nova tecnologia por meio de gestão privada. Inicialmente, o palco em questão seria a Doca da Alfandega que por meio de recursos do governo monárquico já estendia sua construção por quase 14 anos quando ele assumiu a gerência das obras.

Sendo assim, os conhecimentos adquiridos na Europa entre 1861 e 1862 serviram como referência para perceber que aquilo que encontrou naquela doca não atendia ao novo padrão de serviço portuário. Pois não havia como atender aos navios a vapor de grande calado que gradativamente aumentavam nas atividades transatlânticas. As docas eram pequenas e continham sérias restrições técnicas a sua ampliação, consequentemente, saveiros e alvarengas eram necessários para transportar mercadorias e pessoas dos grandes navios até as docas e vice-versa.

Um outro fator determinante deste tipo de limitação era a exclusiva dependência do recurso do governo monárquico para a construção das docas. Essa dependência, na perspectiva de Rebouças, acabava por estender demasiadamente a duração das obras que haviam se iniciado a mais de dez anos e ainda não estavam terminadas quando no início de sua gestão.

Pode se dizer que esta era a chance de sua vida, ao menos da vida empresarial, e não haveria outra. Esperada por pelo menos quatro anos, eis que enfim surgiu a oportunidade de solidificar seus conhecimentos e materializar seus planos. A DA era apenas uma porta de entrada para este universo restrito dos grandes empreendimentos e sua experiência o dizia que havia muito mais a ser feito no que se refere ao assunto reforma portuária.

Sendo assim, logo após assumir a gerência procurou apresentar ao Imperador, em uma das inspeções deste último a DA, o plano de uma nova doca a qual desejava nomeá-la Doca Dom Pedro II. Em um meio tão restrito e de tão poucas oportunidades valeu-se de um expediente muito comum para acessar ao chefe do Estado a fim de persuadi-lo e contar com

seu apoio. Esta circunstância provocou enormes ciúmes do Ministro Zacarias de Gois[30], chefe do Gabinete de Ministros e rendeu-lhe enorme constrangimento e contratempo. Todavia a oportunidade de integrar de maneira plena o porto brasileiro ao novo padrão internacional de docas com a possibilidade de associar alta tecnologia e custos menores em um porto de pouca oscilação de maré o animava muito.

A partir do concorde do Imperador foram dados os primeiros passos para a implementação desse projeto já no ano de 1867, mais precisamente com o estudo do terreno das docas nos bairros da Saúde e da Gamboa, entre 19 de agosto e 14 de outubro de 1867[31]. Após esse estudo ainda no mês de outubro, Rebouças procurou apresentar a planta geral da DDPII ao Imperador a fim de convencê-lo da urgência e importância do projeto. A planta inicial, dispensava a construção de uma doca fechada devido à pouca oscilação de maré, possuía um armazém central, mais de dois quilômetros de cais, galpões, molhes perpendiculares (jetty principle) ao cais a fim de atender grandes navios, diques de reparação Edwin Clark e menção a adoção da mesma medida de bitola dos caminhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII) para seus trilhos. Com um projeto com estas características, Rebouças, se aproveitava da economicidade proporcionada pela baixa oscilação de maré na baía de Guanabara nos bairros da Saúde e da Gamboa evitando a construção de docas fechadas. Por conseguinte, desejava adotar os aparelhos portuários necessários a modernização adequada, assim como, idealizava a integração com a EFDPII.

Esses itens lembram aqueles descritos nas obras de Marselha acrescido do dique Edwin Clark que fora instalado na Victoria London Docks em 1857. Esse majestoso projeto não possuía precedentes no Brasil e em 13 de dezembro de 1867 sua petição foi encaminhada ao Ministério da Agricultura a fim de obter a concessão do governo imperial. Mais de dois anos depois da solicitação da petição e de muita briga pela tramitação desta documentação nos órgãos da burocracia monárquica, enfim foi autorizada a concessão da DDPII em 23 de março de 1870 por meio do Decreto nº 4492.

Originalmente, no momento da admissão da petição no protocolo do Ministério da Agricultura para implementação da DDPII, a planta que o acompanhava possuía a seguinte descrição: Uma primeira doca no bairro da Saúde com 1.826 metros de cais e outra na Gamboa com 826,5 metros de cais. Segundo o próprio Rebouças, considerando um percentual

---

[30] VERÍSSIMO, Ignácio José. *André Rebouças através de sua auto-biografia.* Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1939, pg 76 e 77.

[31] Ver REBOUÇAS, André. *Melhoramento do Porto do Rio de Janeiro. Organisação da Companhia das Docas de D. Pedro II.* Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869, pg 10.

de 10% de perda nestas áreas e mais os cais que seriam utilizados exclusivamente para os aparelhos Edwin Clark, os dois bairros ao fim do projeto teriam juntos 2.386,5 metros úteis de cais. Já no que se refere a capacidade de armazenagem e proteção de mercadorias por meio de telheiros, a Saúde possuiria 67.699 m² de área coberta e a Gamboa 26.280 m² somando um total de 93.979 m². Neste caso, também considerando os 10% de perda de área coberta restaria 84.581 m² (REBOUÇAS, 1869: 20-21).

Na figura 11 podemos ver o impacto dos planos de Rebouças sobre a região da Saúde e da Gamboa. Esta imagem foi realizada por meio de uma projeção feita no Laboratório ArQGIS da Rice University – Houston -TX EUA em 2018 com o auxílio da professora Alida Metcalf e do pesquisador GIS[32] Bruno Sousa. Nesta ocasião simulamos os efeitos que a planta original de 1867 provocaria na região. Procuramos distinguir os imóveis da seguinte maneira:

a) em mostarda vemos as edificações da doca;

b) em azul claro vemos os molhes perpendiculares;

c) em verde trapiches afetados pelo projeto;

d) em vermelhos trapiches afetados em que seus proprietários deixaram algum registro de seu posicionamento contra a DDPII.

[32] Plataforma de Sistema de Informação Geográfica.

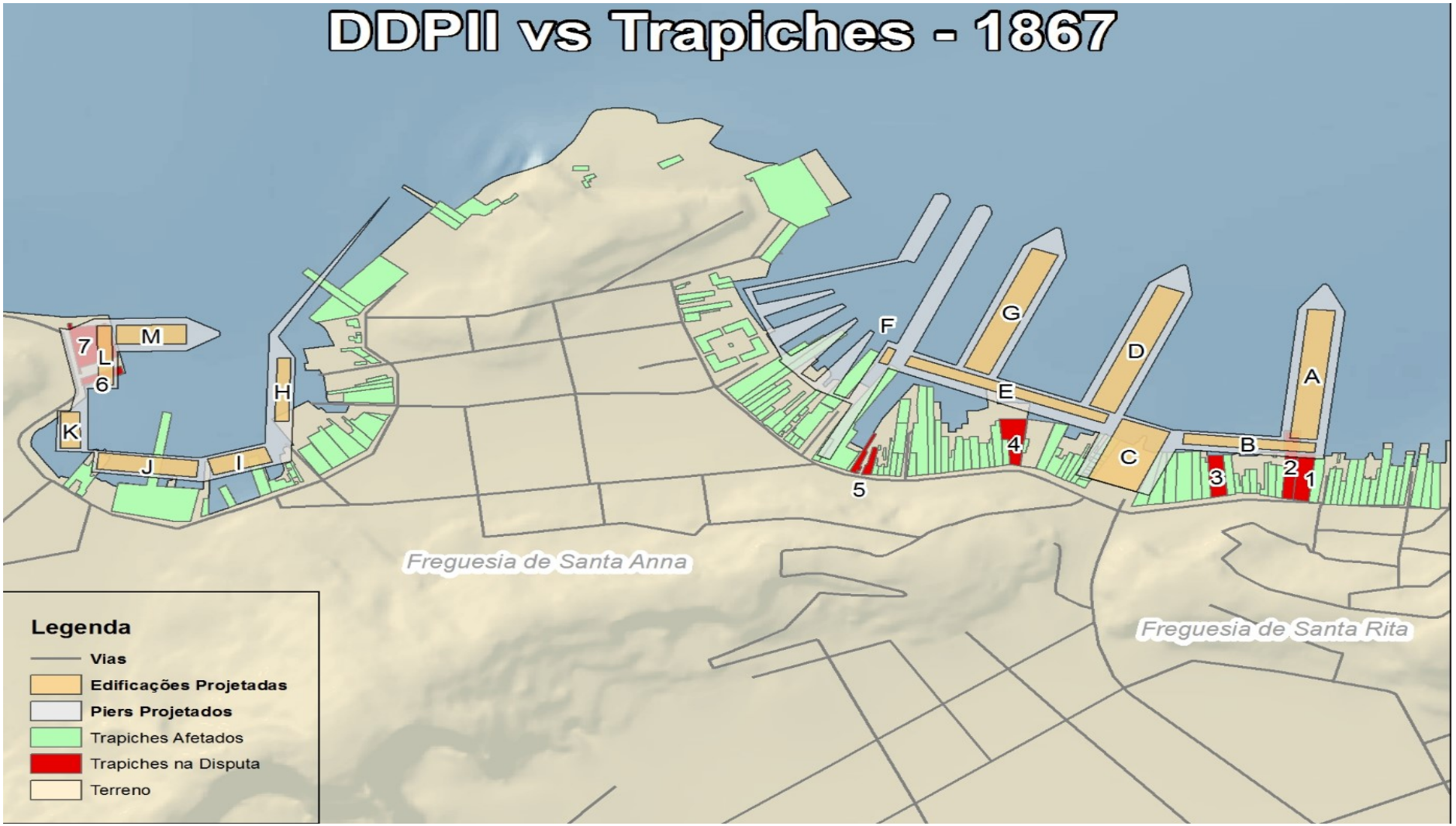


Figura 11 Projeção do Mapa do projeto Doca Dom Pedro II 1867 confrontado com os estabelecimentos situados nos bairros da Saúde e da Gamboa. Produzido no Laboratório ArQGIS da Rice University – Houston -TX EUA 2018.

Figura 12 Planta das Docas Dom Pedro II 1867. Acervo da Superintendência o Patrimônio da União SPU/RJ

Contudo, desde a admissão da petição no Ministério da Agricultura em dezembro de 1867 até o início efetivo das obras, em 09 de março de 1872[33], inúmeras alterações foram ocorrendo no projeto original[34] muitas delas motivadas por disputas, entre as quais:

a) A perda do serviço ferroviário que interligaria a DDPII a EFDPII / (primeiro item da décima cláusula do Decreto nº 4492 de concessão da companhia);
b) A constituição em separado da concessão dos diques de reparação de Edwin Clark (decreto nº 4665 03 de janeiro de 1871);
c) A criação da rua Coelho de Castro alterando a planta original do projeto em seu muro de 2,5 metros (decreto nº 4783 06 de setembro de 1871) e;
d) A perda do Largo da Imperatriz destinado a criação do maior armazém da DDPII e o embargo realizado pela Câmara Municipal em 15 de setembro de 1871.

O uso do Largo da Imperatriz era uma questão primordial no projeto original, pois neste local se instalaria o Armazém Central da DDPII. Outro item essencial era o muro de 2,5 m de altura que separaria a doca dos demais estabelecimentos da rua da Saúde os remetendo a um significativo isolamento das atividades comerciais.

Todavia em 06 de setembro de 1871 a questão do muro de 2,5 m já estava resolvida por meio do Decreto nº 4783. Mas ainda restava uma celeuma, o uso do Largo da Imperatriz. Dentre todos os itens acima citados, o inoportuno embargo e a consequente perda do Largo da Imperatriz juntamente com as proibições de embarque de café podem ter sido determinantes para a vida tão curta da DDPII. Sua concessão tinha uma previsão de 90 anos, mas ela acabou sendo arrendada menos de 10 anos após sua inauguração.

Desta maneira, o planejamento inicial que havia gerado tanta animosidade entre comerciantes, trapicheiros e a DDPII precisou ser reconfigurado. Retirou-se o muro e criou-se uma rua entre a doca e os estabelecimentos que lá já funcionavam[35].

A figura abaixo demonstra essa mudança da planta original. A imagem representada na figura 13 equivale a um recorte aproximado entre os trechos “A” e “C” que projetamos anteriormente na figura 11.

Mas este não seria o fim desta questão. Em 15 de setembro de 1871, durante a cerimônia de inauguração das obras da DDPII, a Câmara Municipal emitiu uma ordem de embargo alegando que a companhia não possuía autorização para usar o Largo da Imperatriz.

---

[33] Conforme memória publicada na Revista do Instituto Polytechnico de 1876 disponível em http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=334774&pasta=ano%20187&pesq=

[34] A planta original deste projeto pode ser vista na figura 12 e sua projeção em ARQGIS na figura 11.

[35] Essa alteração do projeto original pode ser vista na figura 13.

Figura 13Planta da Doca Dom Pedro II. 1871. Planta da 5ª Seção. Acervo da Superintendência do Patrimônio da União SPU/RJ

Embora a petição já tivesse realizado toda a tramitação necessária para o início dos trabalhos as obras foram suspensas após a cerimônia. Quando enfim foi dada a ordem judicial para a suspensão do embargo municipal e autorização das obras, em 27 novembro de 1871, o Largo da Imperatriz havia sido retirado da DDPII. Sendo assim, a instalação de um novo armazém precisaria ser realizado em uma área de aterro em espaço proporcional ao que foi perdido[36].

A retomada da obra teve um gosto amargo, pois além da perda do Largo da Imperatriz, Rebouças havia sido demitido no dia 11 de novembro da primeira companhia de portos do Brasil que ele mesmo tinha criado: a Companhia da Doca da Alfândega. Neste momento um clima de rivalidade se consolidou entre as duas únicas companhias portuárias brasileiras, pois se puseram em campos opostos acionistas da DDPII e detentores de ações da DA que já haviam possuído ações da DDPII.

Com o início desta rivalidade a DDPII passou por extrema dificuldade nos seus primeiros meses de modo que em agosto de 1872 o ministro Rio Branco propôs a fusão das duas companhias. Diante desta circunstância, Rebouças partiu em viagem para a Europa e para os Estados Unidos. No Jornal do Commercio de 23 de agosto de 1872 essa viagem é descrita como uma missão a serviço da companhia, mas na compilação de seu diário[37] a descrição desse evento foi atribuída a intenção de evitar o constrangimento das negociações da proposta de fusão entre as Companhias da Doca Dom Pedro II e da Alfandega.

Ao embarcar para Lisboa as atividades da doca estavam reduzida ao cais inicial entre o beco da Pedra do Sal e o Largo da Imperatriz, a obra do aterro não estava concluída, sua ideia de construir molhes leves (pontes de madeiras/jetty principle) perpendiculares ao cais era duramente combatida e os trapiches arrendados não podiam armazenar e embarcar mercadorias.

A figura abaixo demonstra o contraste entre a planta original de 1867 e o projeto final da DDPII em 1876. A imagem representada na figura 14 nos mostra que a doca ficou restrita ao recorte aproximado entre os trechos “A” e “C” que projetamos anteriormente na figura 11. Sua edificação ficou restrita ao Armazém nº 5 (verde) e três molhes perpendiculares ao mesmo.

Dez anos mais velho, Rebouças partiu para sua segunda viagem à Europa, aos 34 anos, desta vez misturando estudo e lazer. A conclusão desta temporada distante do Brasil encerrou-se em julho de 1873 com sua primeira visitação aos Estados Unidos. Sua viagem tinha por

[36] A Projeção do mapa desta configuração final do projeto Doca Dom Pedro II para o ano 1876 foi produzida no Laboratório ArQGIS da Rice University – Houston -TX EUA 2018 e pode ser visto na figura 14

[37] VERÍSSIMO, Ignácio José. *André Rebouças através de sua auto-biografia.* Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1939, pg 87 e 161

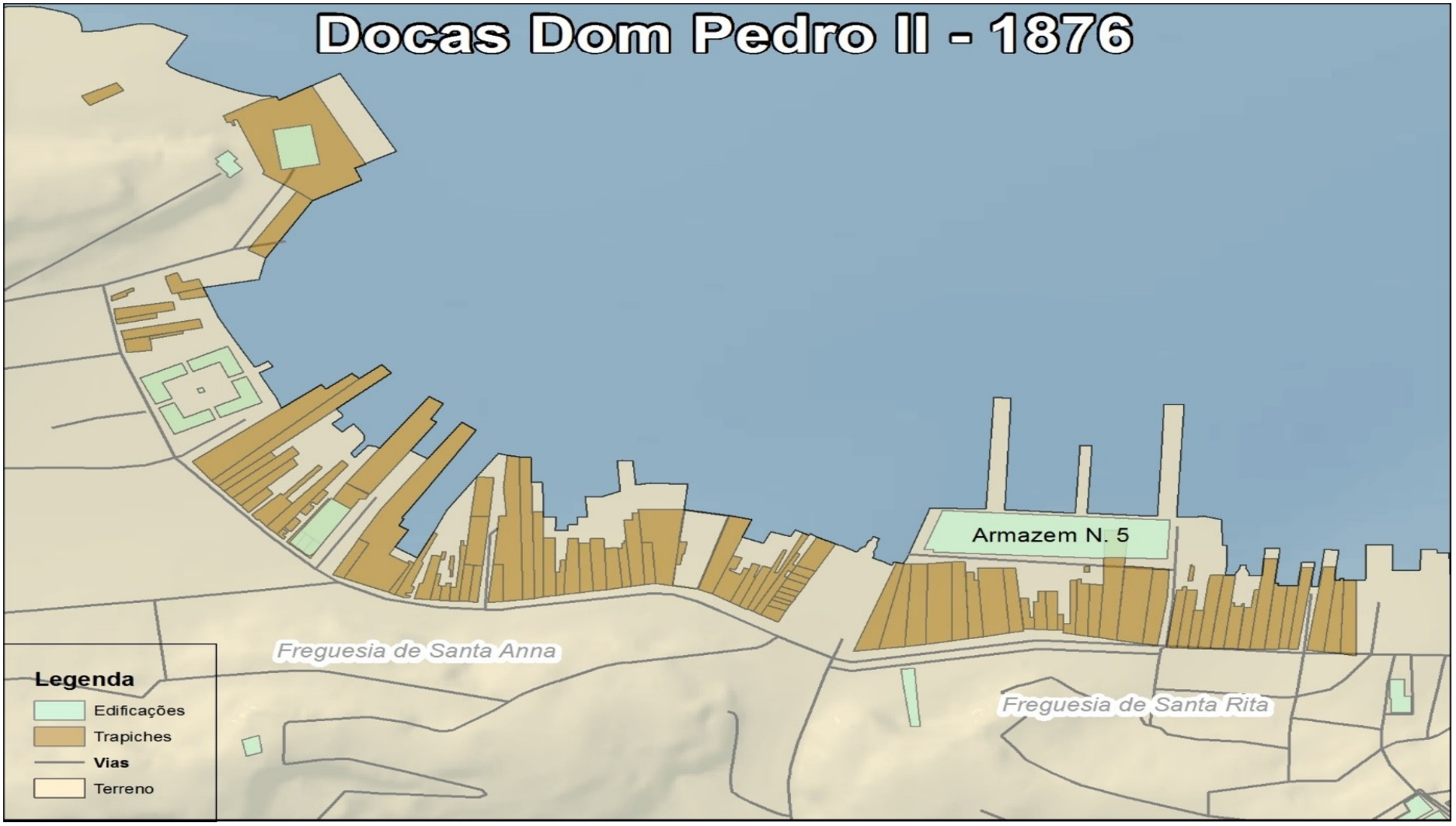


Figura 14 Projeção do Mapa da configuração final do projeto Doca Dom Pedro II 1876 restrito ao aterro entre a travessa da Pedra do Sal e o Largo da Imperatriz. Produzido no Laboratório ArQGIS da Rice University – Houston -TX EUA 2018.

objetivos afastá-lo do possível processo de fusão das companhias de docas e ratificar suas argumentações acerca das obras da DDPII, principalmente quanto ao uso do jetty principle, duramente combatida por seus adversários.

Embora os molhes leves fossem amplamente utilizado na Victoria London Docks e nas docas de Nova Iorque[38], eles motivaram duras discussões. Enfim, o conjunto doca, Jetty Principle, aparelhagem portuária e dique Edwin Clark era considerado um prodígio por sua praticidade e economicidade proporcionalmente ao uso da bitola estreita.

> Pode se dizer concisamente que o "jetty principle" é para as docas tão prodigioso nos seus resultados práticos e econômicos, como os pontões de Edwin Clark para os diques de reparação de navio, e como a bitola estreita para os caminhos de ferro. (Revista do Instituto Polytechnico, 1975, Edição 3)

Apesar da indesejada proposta de fusão entre as companhias, fato que lhe seria deveras constrangedor, a convicção de que a introdução do conjunto destas tecnologias no projeto DDPII seria muito vantajosa levou-o a prosseguir estudando as viabilidades técnicas e administrativa do empreendimento. Durante sua nova viagem passou pelos portos de Lisboa, Porto, Marselha, Genova, Livorno, Veneza, Turim, Londres e Nova Iorque. A visita a este último voltava-se principalmente a defesa do uso de molhes perpendiculares feitos em madeira e que estavam sendo muito contestados no Brasil. O uso dos molhes perpendiculares ao cais nestes moldes já não era nenhuma novidade em 1872, além disso, o interesse por eles era explícito desde a época da primeira viagem à Europa quando tal modelo foi implementado na Victoria London Dock. O que explicaria, então, a polêmica acerca do seu uso a ponto de motivar a primeira visita de Rebouças aos Estados Unidos?

Por ora, para entender esta controvérsia precisamos explicar como se deu a gradativa adoção por este tipo de tecnologia. A defesa deste aparato já havia sido realizada em diferentes circunstâncias, como em 1859, no Instituto dos Engenheiros Civis da Grã-Bretanha com o objetivo de avaliar o uso deste recurso na Victoria Docks. Rebouças recuperou esta memória a fim de mostrar como este instrumento poderia concorrer para a economicidade da construção da doca e, posteriormente, da cobrança de taxa feitas por ela. *Doca barata – tarifa baixa*[39]. Porém é importante observar que durante a primeira ida a Europa quando os irmãos se depararam com tais molhes adotados como modelo, eles eram compostos de maneira mista por tijolo e ferro. Entretanto, para a execução do projeto da DDPII intencionava-se construir tais molhes, exclusivamente, em madeira ou ferro.

Este fato deu margens a intensas provocações e acusações por partes dos adversários

[38] Revista do Instituto Polytechnico 1975, pg 171/174.
[39] Revista do Instituto Polytechnico 1975 Edição 3, pg 165

da doca nas páginas dos jornais. Segundo os acusadores, a companhia que teria direito a uma concessão com tempo previsto de 90 anos estava apenas preocupada na obtenção de seu lucro e no final deste período ao retornar o porto às posses do governo monárquico este material já se encontraria totalmente deteriorado.

Rebouças era um especialista na área de resistência de materiais e conhecia a durabilidade de diversos tipos de madeira. A partir de seu conhecimento acreditava que a madeira propícia, devidamente tratada, representaria o custo-benefício adequado para os propósitos da referida construção. Mas na luta em defesa de suas convicções se sentia isolado e refém de sua própria escolha inicial, pois ao tomar o caso inglês por modelo parecia se contradizer diante do fato da Victoria London Dock possuir seus molhes em tijolo e ferro.

Contudo, em 19 de fevereiro de 1872, ele leu na revista *Mechanic's Magazine* de 26 de agosto de 1871 um artigo sobre a construção de um modelo de docas análogo ao seu na cidade de Nova Iorque. Sua referência sempre foi a Europa, nunca tinha ido aos Estados Unidos e não tinha conhecimento da doca americana. Sua surpresa com o artigo foi imenso devido as coincidências presentes nos projetos. Sendo assim, providenciou a tradução do referido artigo e sua publicação no Jornal do Commercio de 16 e 17 de abril de 1872 a fim de sanar questões técnicas pendentes com o Ministério da Agricultura. Em um dos trechos desta tradução fica evidente a intensão de reforçar a ideia do uso de madeira tratada:

> Empregar-se-há pedra e ferro na construção de um certo numero de pontes; a mór parte, porém, será construída de madeira, conforme os melhores processos. Considerações de necessária economia conduziram à esta conclusão: pôde-se construir vasta pontes de madeira com toda as commodidades e relativamente com pequena despeza.
>
> As pontes serão sustentadas por pegões, construídos de modo a dar livre passagem a água. *[sic]* (Revista do Instituto Polytechnico, 1876, pg 176)

Ao partir para sua segunda viagem, com as convicções renovadas, retornou a Victoria London Docks e constatou, em maio de 1873, que molhes suplementares haviam sido construídos desde sua última visita utilizando pinho creosotado. Também notou que outros estavam sendo feitos utilizando o mesmo material[40].

Todavia restava-lhe ainda averiguar as similaridades entre o projeto DDPII e a doca em construção na cidade de Nova Iorque. Destarte, em 8 de junho de 1873, desembarcou na margem direita do Hudson do paquete *Oceanic* da *White Star Line* na *White Star Dock* a qual havia sido construída para o serviço especial dos vapores. Perto desta doca estavam outras em construção, e assim, logo pode tomar conhecimento pleno do sistema de construção destas

[40] Idem ao anterior.

docas econômicas.

> *A White Star Dock – Pavonia Ferry New Jersey,* consiste rigorosamente em um verdadeiro molhe (jetty, pier) ponte ou trapiche, como se queira denominar, construído todo de madeira, com profundidade em maré cheia para vapores de 24 a 27 pés de calado (7,313 m a 8,229 m); tem mais de 400 pés (121,917 m) de comprimento, e cerca de 100 pés (30,479 m) de largura. (Revista do Instituto Polytechnico, 1876, pg 214)

No entanto, seu espírito sempre interessado e investigativo não se contentou. Após estabelecer contato com o 1º engenheiro ajudante da obra, John Mechan, que o forneceu uma coleção de desenhos e documentos das docas de Nova Iorque; partiu em direção a outra margem do Hudson para ver uma nova parte da obra. Nesta localidade, a repartição das docas de Nova Iorque estava construindo quatro grandes molhes de madeira na seção da rua Christopher[41]. Três estavam quase prontos e um outro se iniciava na Canal Street.

Assim se estabeleceu a ligação entre os portos do Rio de Janeiro e de Nova Iorque. Todavia reforçamos que os molhes que serviram de inspiração a DDPII pautaram-se no projeto da Royal Victoria Docks e a cidade americana apenas referendou o uso realizado pelos ingleses[42].

Ao retornar ao Brasil, em julho de 1873, tudo que havia deixado para trás, inclusive a fusão da companhia que não deseja vivenciar, o aguardava. Porém com animo revigorado e convicções reestabelecidas retomou seu lugar na gerência da DDPII a fim de atualizar seu projeto e implementar novos aprendizados acerca da gestão administrativa da companhia.

Enfim, o cruzamento dos registros deixados pelos irmãos Rebouças quando comparados com as outras fontes apresentadas nos permite afirmar que o uso de recursos tecnológicos foi apenas parte do desafio que se impôs a este processo de modernização portuária. Compreendemos que a similaridade da necessidade de superação dos obstáculos físicos por parte dos diferentes portos forjou a consolidação da consciência expressa em *Estudos de Portos de Mar.* Contudo ao fim da segunda viagem é possível constatar que tal percepção se transformou em uma nova postura diante das dificuldades enfrentadas.

[41] Como poder ser visto na figura 15.
[42] Este é o fato que nos fez reajustar o enfoque em nossa pesquisa readequando o seu eixo de análise.

Figura 15 White Star S.S. Line - Nova Iorque seção da Christopher Street 1897 Disponível em http://maps.nypl.org/warper/maps/8196#Export_tab

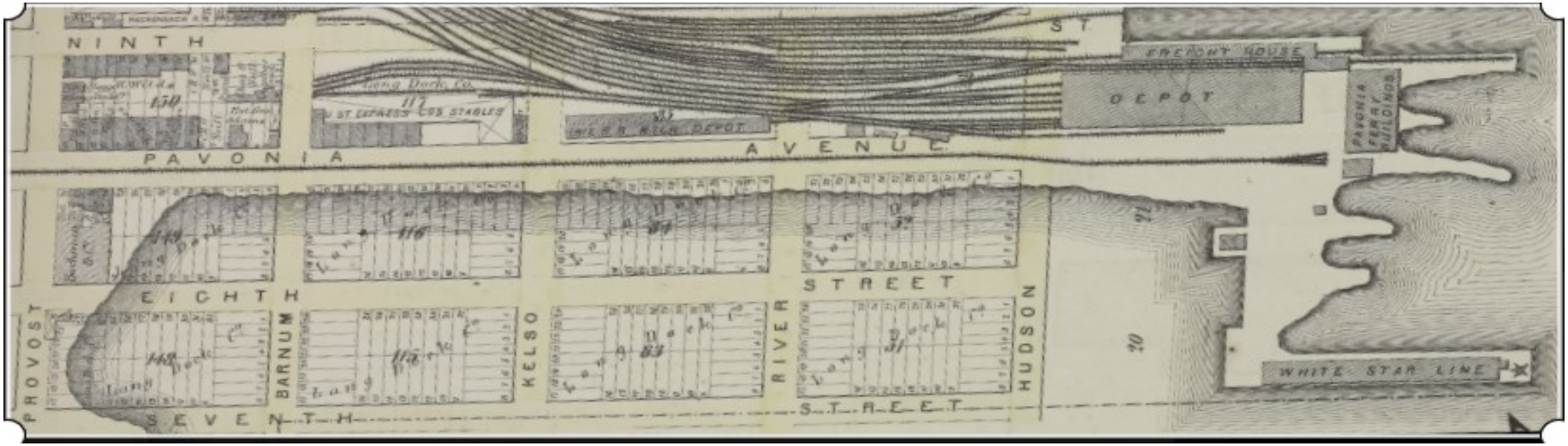


Figura 16 White Star Dock - Jersey City 1873. Disponível em http://maps.nypl.org/warper/maps/14952#Show_tab

2. O ASSOCIACIONISMO: CORPORAÇÕES, NEGOCIANTES E ASSOCIAÇÕES NA DISPUTA PELO USO DO ESPAÇO URBANO.

As intensas transformações portuárias que acabamos de descrever, iniciadas em Liverpool no século XVIII, e que atravessaram o século XIX se expandindo para outras regiões da Inglaterra, assim como, para França, Brasil e Estados Unidos são por nós compreendidas como parte da expansão de processos políticos, econômicos e sociais atinente a modernização do Estado. Para pensar estas mudanças tomamos por referencial a ideia de que este período é marcado pelo "fim de uma história eminentemente europeia e a emergência de uma história mundial" (CARVALHO,1998, 190). Portanto, este seria um divisor de águas entre a primeira e a segunda metade do século XIX o qual afetou significativamente a maneira como essas sociedades se organizavam.

Logo, tratamos as inovações tecnológicas portuárias como catalisadores pelo seu potencial determinante de modificar, rapidamente, o processo de trabalho em questão. Mas o cruzamento entre as informações expostas pelos Rebouças e aquelas fornecidas pelos interlocutores por nós apresentados nos levou a questionar o papel decisório destas novidades. Pois a suposta imprescindibilidade destes instrumentos também está diretamente relacionada ao acesso e a forma de utilização do espaço, ou seja, a maneira como os procedimentos de instituir cada doca (DDPII, Bacia de Joliette e pelas docas londrinas) dependem do modo de compartilhamento deste mesmo espaço. Sendo assim, o perfil hegemônico da mudança indicada por Maria Alice Rezende de Carvalho, que citamos logo acima, merece uma avaliação de suas peculiaridades em cada região investigada nesta pesquisa.

Destarte, neste capítulo, analisaremos como discorreu em Londres, Marselha e no Rio de Janeiro o processo de implementação e gestão das novas docas projetas. Não esquecendo que em todas essas localidades o porto foi afastado da vida comercial da cidade, ou seja, das atividades que anteriormente os integravam. Posto isto, entendemos que a condição geofísica e as limitações humanas não são por si só determinante da reforma que analisamos. Por conseguinte, a partir desta reflexão procuramos identificar a dinâmica que se estabeleceu durante essa disputa pelo uso e/ou domínio do espaço urbano. Para tal, baseamo-nos no modelo interpretativo realizado por Miguel Súarez

Bosa na obra *Atlantic Ports and the First Globalisation 1850-1930*[43].

Neste modelo, Bosa ratifica a ideia de um processo hegemônico de expansão da sistemática industrial e capitalista apostando na difusão das ferrovias, portos, navios à vapor e telégrafos como um primeiro processo de globalização. No entanto, notamos que os parâmetros adotados neste trabalho focam nas funções e características específicas de cada porto no que tange a sua gerência. Isto é, as ações de gestão são compreendidas como um fio condutor de análise dos diferentes portos com o objetivo de evidenciar como o papel exercido pela administração pública e/ou privada se relaciona com as especificidades sociais e culturais de cada localidade.

> On the one hand, according to a public conception, ports must be socioeconomically relevant and must serve the good of the local community; that is, they constitute a factor in economic development. This trend was important in countries such as France or Spain, as well as in their colonies, and examples can be found in Casablanca and Dakar and was also seen in Lagos. […] On the other hand, the private sector conception dictates that ports should function in the same way as any other enterprise of any other sector. An acceptable balance must be struck to offset the risks run by investors and businesses. Rio de Janeiro and La Guaira ports follow this trend. (BOSA, 2014, 10)[44]

Enfim, desse modo, estabelecemos meios para compreender como o modelo de gestão associacionista confrontou-se com os modelos que vigiam em Londres por meio da corporação Trinity House, em Marselha através dos negociantes proprietários de Domaines e na capital monárquica do império brasileiro através da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ). Para isso, prosseguimos estabelecendo cruzamentos e conexões entre documentos e bibliografias a fim de averiguar fatos atinentes aos portos estudados buscando evidenciar os critérios de escolha e interdição de cada local[45].

---

[43] BOSA, Miguel Súarez. BOSA, *Atlantic Ports: An Interpretative Model.* Pg 1-18. In: BOSA, Miguel Súarez. *Atlantic Ports and the First Globalisation c. 1850-1930. Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series. Lo*ndon: Palgrave MacMillan, 2014

[4444] Por um lado, de acordo com a concepção pública, portos devem ser socioeconomicamente pertinentes e devem servir ao bem da comunidade local; isto é, eles constituem um fator de desenvolvimento econômico. Esta tendência foi importante em países como França e Espanha, tão quanto em suas colônias, e exemplos podem ser encontrados em Casablanca e Dakar e foi também visto em Lagos. [...] Por outro lado, a concepção do setor privado dita que portos devem funcionar da mesma maneira que qualquer outra empresa de qualquer outro setor. Um aceitável balanço deve ser feito para contrabalançar os riscos corridos pelos investidores e negócios. Os portos do Rio de Janeiro e de La Guaíra seguiram esta tendência. (minha tradução)

[45] Precisamos lembrar algumas questões relativas ao porto de Nova Iorque: Primeiramente que o uso de molhes perpendiculares em madeira foi sua fundamental referência para o projeto DDPII. Essa questão foi tratada no capítulo anterior. Entretanto, outros aspectos do paralelismo entre dois projetos nos induziu a investigar demais peculiaridades entre eles. Para tal acessamos o site da New York Public Library, mas precisamos admitir que parte de importante acervo que encontramos nesta biblioteca não pode ser disponibilizado online nem transmitido por e-mail, apenas presencialmente. Essas questões nos

2.1. LONDRES: OS EMBATES ENTRE A TRINITY HOUSE E OS COMERCIANTES

Os comerciantes londrinos desde o final do século XVIII começaram a ansiar por um novo sistema de docas comerciais. A partir dos anos de 1790, os comerciantes da Índia Ocidental ficaram preocupados com as condições da Pool of London[46], pois seu valioso comércio sofria com congestionamentos e atrasos que proporcionavam perdas e furtos estimados entre £ 250.000 e £ 500.000 por ano durante aquela década. Um dos agravantes dessa situação foi a guerra entre ingleses e franceses pelo comércio de navegação atlântica em 1793 que aumentou o risco de captura por corsários ao longo do Canal da Mancha e do Mar do Norte fazendo dos portos Atlânticos lugares mais seguros. A guerra também agravou o congestionamento no rio, pois os navios passaram a chegar em comboios em vez de isoladamente a fim de reduzir os riscos[47].

Neste contexto, a administração geral no rio Tâmisa cabia a uma corporação chamada Trinity House. Em 1514 ela foi criada e orientada por uma carta-régia de Henrique VIII. Esta carta estabelecia que a corporação tinha por tarefa as operações de pilotagem, alfandegagem, gestão de trapiches, armazéns, barqueiros e faroleiros. Todavia, diante da evidente necessidade de melhorias no serviço portuário suas funções começaram a ser questionadas e ela precisava se reconciliar aos interesses dos comerciantes ou a cidade de Londres perderia suas negociações para outros portos britânicos[48]. Isto é, a concessão régia se tornara tão defasada quanto sua capacidade de adequar-se às novas demandas proveniente do surto produtivo.

Em setembro de 1793 os comerciantes formaram um comitê para pressionar solicitando uma maneira mais adequada de descarga dos navios e armazenagem de produtos. No ano seguinte, esse mesmo comitê contratou o engenheiro John Powsey para apresentar um novo projeto portuário, mas ele acabou apresentando dois: uma para a Isle of Dogs (contornado em azul na imagem 17) e outro para docas em Wapping (contornado em verde na imagem 17). Os mercadores evidentemente preferiram o último local pela proximidade com o centro da cidade de Londres. Por conseguinte, eles promoveram um projeto de lei no parlamento londrino para as docas nesta localidade.

---

conduziram a retomar a centralidade dos projetos franceses e ingleses devolvendo o porto de Nova Iorque a um lugar acessório nesta investigação.

[46] Região de Wapping compreendida entre a London Bridge e Limehouse. Área em verde na imagem 17.

[47] 'The West India Docks: Historical development', in *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 4 July 2018].

[48] Idem ao anterior.

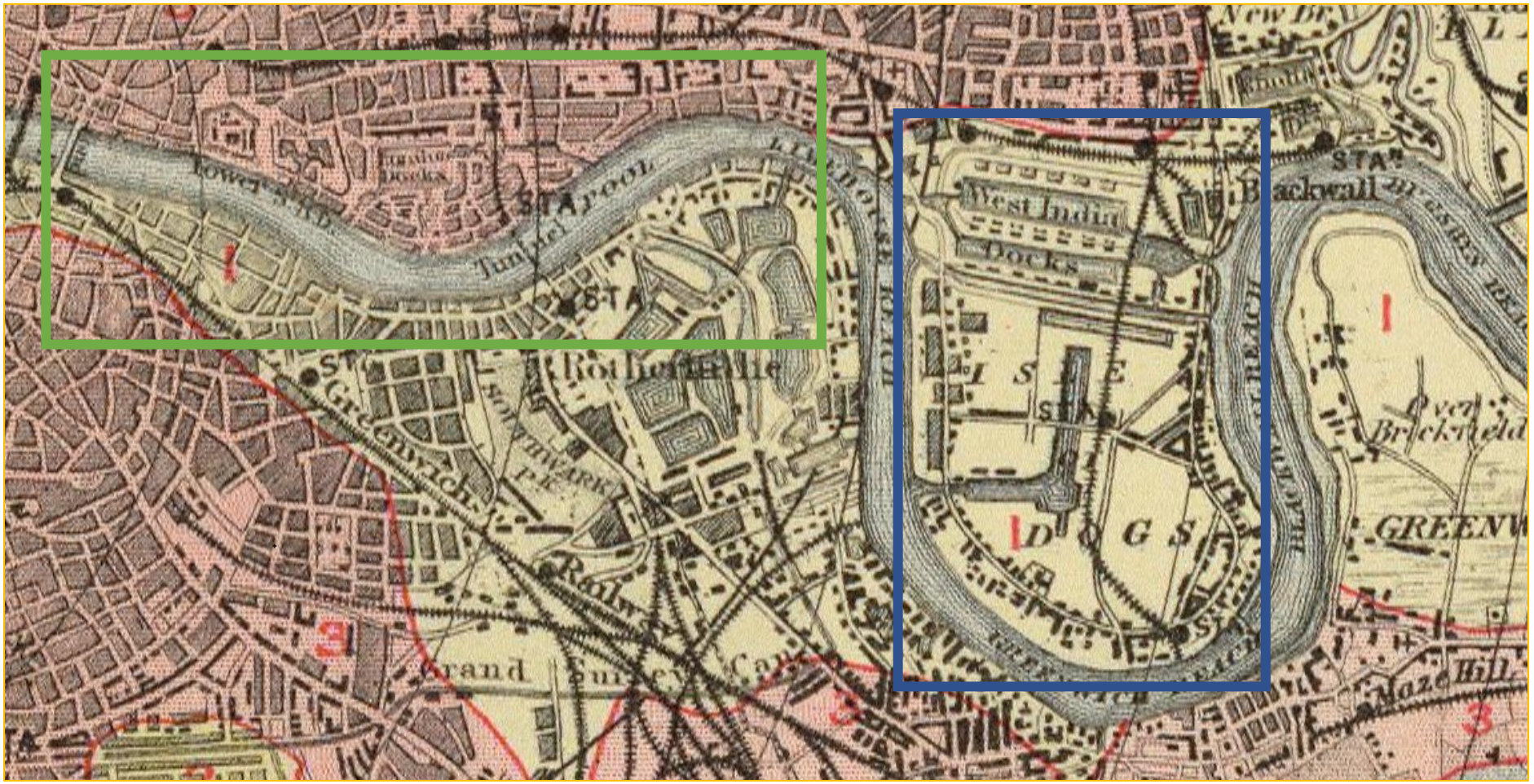


Figura 17 Mapa 1883 Londres Regioões Wapping e Isle of Dogs. Disponivel em https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~31375~1150322:Geological-map-London-?showTipAdvancedSearch=false&showShareIIIFLink=true&showTip=false&helpUrl=https%3A%2F%2Fdo acessado em 04 de setembro de 2019. Escala 1:90000

Os comerciantes estavam confiantes em obter financiamento adequado, pois tinham recebido 800.000 libras em assinaturas.

O ímpeto que os planos para novas docas em Wapping tinham reunido colocou a Corporação em ação defensiva, pois se as propostas fossem implementadas, seu controle sobre o porto seria enfraquecido. Assim sendo, Trinity House designou uma comissão para averiguar se as melhorias eram necessárias e adequadas para o porto de Londres. Nesse ínterim solicitou o apoio de William Pitt, o primeiro-ministro e chanceler das Finanças para resistir às propostas de Wapping feitas pelos comerciantes[49] enquanto preparava uma alternativa ao projeto concorrente.

A Corporação foi obrigada a oferecer apressadamente planos para concorrer com aqueles já existentes. Um grupo de engenheiros contratados concluiu dois projetos: o primeiro possuía uma bacia para manter quinhetos navios e foi estimado em £ 280.000. Já o outro apresentava três bacias as quais manteriam em cada uma delas navios carregados, navios vazios e navios carvoeiros ficando estimado em £ 305.000. Estes projetos se estabeleceriam em Wapping e teriam suas bacias ligadas a Blackwall a partir de Limehouse por meio de um canal que seria construído para facilitar o acesso as docas.

[49] Court of Common Council Journal, vol.74, f.46; vol.76, ff.103b–4, 112b–14: PRO, 30/8/255–6 In: 'The West India Docks: Introduction', in *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 247-248. *British*

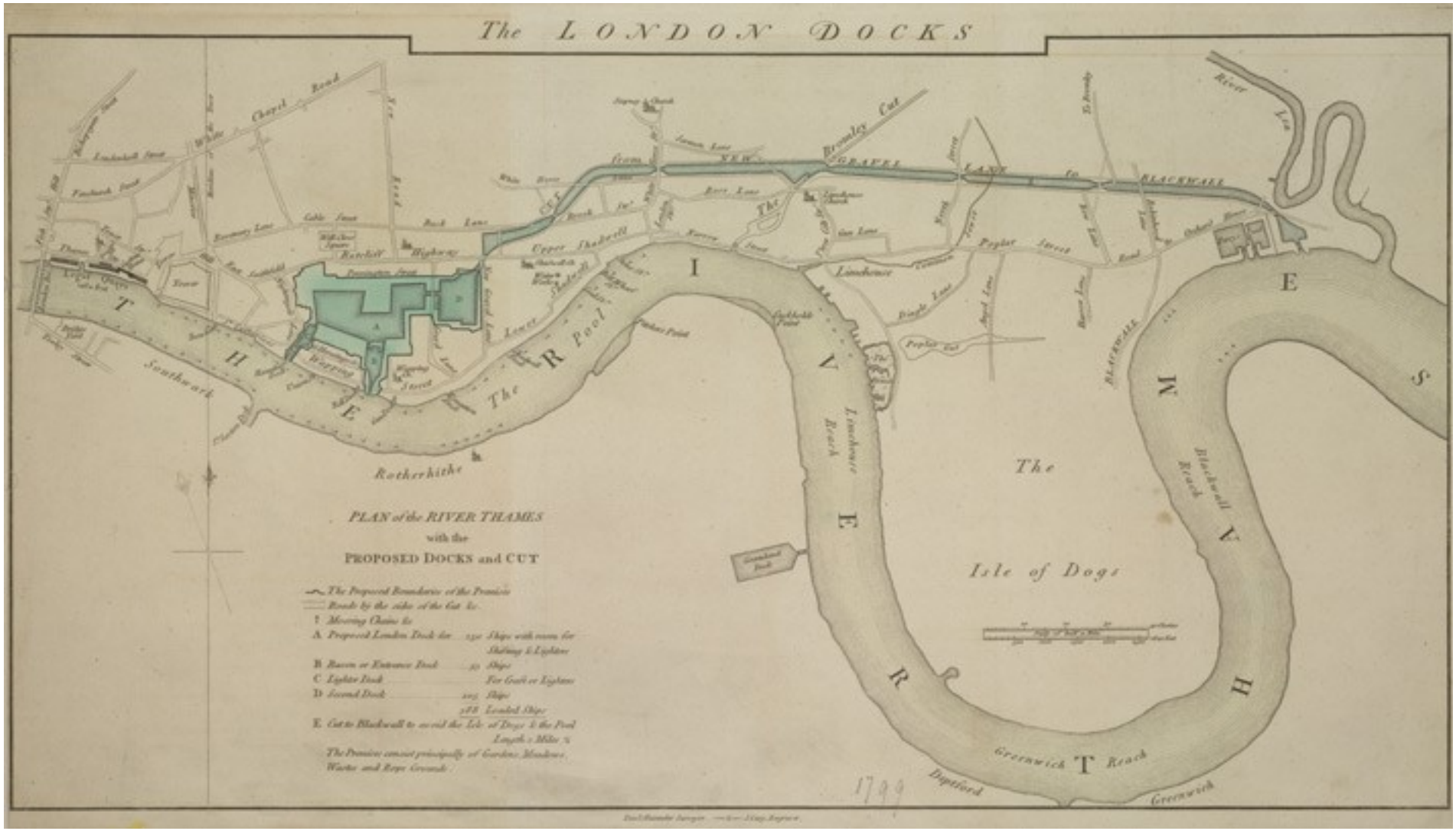


Figura 18 Planta do Rio Tâmisa com proposta de doca e canal. Disponível em http://www.bl.uk/onlinegallery/onlineex/crace/t/zoomify88381.html

A oposição entre os Comerciantes e a Corporação levou à nomeação de um Comitê da Câmara dos Comuns para considerar os planos rivais, bem como outras propostas de cais que não se instalariam em Wapping. O relatório do Comitê, apresentado em maio de 1796, aceitou sem discordância que melhorias eram necessárias e que isso significava construir docas fechadas. Porém não expressou preferência por nenhum dos oito planos apresentados.

Os mercadores mantinham sua preferência pela construção de docas em Wapping. Entretanto o projeto para construir docas e bacias na Isle of Dogs incluindo um canal de navio através da ilha se fortaleceu. Desta maneira, dois projetos de leis rivais foram introduzidas novamente no Parlamento. O projeto que se estabeleceria em Wapping, entretanto sem um canal para Blackwall, intitulou-se Wapping Bill. Já o projeto que se instalaria na Isle of Dogs incluindo um canal através da ilha se chamou City Bill. No parlamento houve pouca oposição a ambos os projetos e desta maneira, em julho de 1797, ambas as leis foram deferidas[50].

Neste cenário de disputas pelo uso do espaço urbano duas figuras ganharam destaque ao dissuadir os comerciantes de seus interesses em construir docas em Wapping: Robert Milligan e George Hibbert. O primeiro convenceu vários de seus colegas comerciantes da perspicácia de suas ideias, já o segundo era um "melhorador" do porto desde 1793, entretanto ele apoiava o projeto de Wapping. Convencido por Milligan, Hibbert foi uma peça chave no estabelecimento do projeto de docas em Isle of Dogs, pois ele era um importante comerciante da Índia Ocidental e tornou-se, partir de 1798, um vereador da cidade.

Para além de seu poder de convencimento devemos precisar que outros aspectos tiveram enorme peso no papel desenvolvido por Milligan e Hibbert. O primeiro deles é o fato do porto inglês ter adotado um modelo privado de gestão. Por conseguinte, que este modelo se apoiou na vigência do tráfico de escravizados que perdurou na Inglaterra até 1807 e em suas colônias até 1833. Dessa forma, enquanto comerciantes monocultores de açúcar das Índias Ocidentais e grandes proprietários de escravos, Milligan e Hibbert, através de suas lideranças (primeiros presidente e vice-presidente da Companhia das Índias Ocidentais) e da autonomia adquirida na gestão privada conduziram um modelo administrativo totalmente dependente do monopólio da

[50] CLRO, Court of Common Council Journal, vol.77, ff.329–43: *Journal of the House of Commons*, vol.53, pp.312–13, 567–8, 571. In *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268.

atividade comercial e da escravidão[51].

Hibbert usou de sua riqueza e influência[52] para tornar-se um político de carreira e a partir de sua eleição como membro do parlamento atuou vigorosamente como um lobista da Companhia das Índias Ocidentais a favor da preservação da escravidão colocando-se contra o líder abolicionista William Wilberforce no parlamento. Ele defendeu a escravidão como parte necessária da economia britânica[53]. Em 1807, quando Wilberforce conseguiu a extinção do tráfico de escravos no Império Britânico, Hibbert atuou mais intensamente no parlamento para impedir o fim do tráfico e da escravidão[54]

Sendo assim, a partir da fundação da Sociedade Anti-escravista em 1823 até a abolição em 1833 as Índias Ocidentais britânica se colocaram em campanha em defesa da escravidão colonial. Segundo Michael Taylor[55], a análise dos debates e discussões pautados no interesse das Índias Ocidentais durante esta década demonstra que os comerciantes das Índias Ocidentais criaram um amplo lobby a favor da escravidão. Primeiro, apoiando numerosos periódicos conservadores importantes, como: a Edinburgh Magazine, a Revista Blackwood, a Quarterly Review e a Fraser's Magazine. E em segundo lugar, obtendo o apoio político de vários conservadores da época, entre eles Canning, Huskisson, Peel e Wellington. Taylor nos mostra em seu artigo que as simpatias pró-escravidão eram predominantes e influentes na cultura política e impressa daquele período e assim conclui:

> ...for many Britons and especially British conservatives, colonial slavery – as much as the monarchy, the aristocracy and the Established Church – was essential element of national life. (TAYLOR, 2018)[56]

Nesta conjuntura seguiu-se a reformulação tecnológica e gestora do porto de Londres com suas lideranças adotando prioritariamente o critério corporativo como foco de seus

---

[51] Ver site do Museu de Londres disponível em: https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140204112910/http://archive.museumoflondon.org.uk/LSS/Map/Enslavement/People/21.htm [acessado em 08 de fevereiro de 2020]

[52] George Hibbert casou-se em 1784 com Elisabeth Margaret filha de Philip Fonnereau membro do parlamento, comerciante e um dos diretores do Banco da Inglaterra. Ver http://www.historyofparliamentonline.org/volume/1790-1820/member/hibbert-george-1757-1837 [acessado em 08 de fevereiro de 2020]

[53] Ver site do Museu de Londres disponível em: https://www.museumoflondon.org.uk/discover/mapping-londons-legacy-slavery-docklands [acessado em 08 de fevereiro de 2020]

[54] Ver DUMAS, Paula Elizabeth Sophia. *Defending the Slave Trade and Slavery in Britain in the Era of Abolition, 1783-1833*. University of Edinburgh. 2012.

[55] Ver TAYLOR, Michael. *The British West India Interest and Its Allies, 1823–1833*, *The English Historical Review*, Volume 133, Issue 565, December 2018, Pages 1478–1511, https://doi.org/10.1093/ehr/cey336

[56] ...para muitos bretões e especialmente britânicos conservadores, escravidão colonial – tão quanto a monarquia, a aristocracia e a Igreja Estabelecida – foi elemento essencial da vida nacional. (minha tradução).

objetivos. Esta perspectiva se harmoniza com o modelo de Bosa que diz “In this case, profitable infrastructure is the most important factor, and they were managed following business criteria.”[57] (2014, 10).

Somam-se a esses aspectos as preocupações e argumentos de Milligan os quais voltavam-se para as impossibilidades técnicas em Wapping, como por exemplo, a dificuldade de travessia dos navios da Índia Ocidental até aquela região devido as grandes dimensões de tais embarcações. Este fato tornava a navegação pelo rio impraticável e fazia com que a maioria dos roubos de carga ocorresse naquela parte do curso superior do Tâmisa. Com esse raciocínio a distância de Londres tornou-se uma vantagem, especialmente porque a construção de uma doca totalmente fechada e isolada em um local relativamente remoto tornaria isso mais fácil. Hibbert veio à tona com parte de um grupo de comerciantes da Índia Ocidental que, em junho de 1797, apresentou ao Comitê Portuário da Cidade um documento propondo duas docas fechada na Isle of Dogs para exclusivo comércio da Índia Ocidental com um canal adjacente para todos os outros navios. O primeiro cais seria cercado por armazéns para receber importações tributáveis, o segundo manteria navios vazios. Os agricultores e os comerciantes da Índias Ocidentais iriam levantar o capital para as docas oferecendo 5% de juros produzidos pela cobrança de tarifas de frete usando as docas. Um serviço de tonelagem em todo o transporte financiaria o canal. Esse planejamento deveria ser levado adiante por um comitê conjunto do comércio da Índia Ocidental, pela municipalidade e pelo Tesouro.

Uma reunião geral de comerciantes da Índia Ocidental em dezembro de 1797 considerou o novo plano. Os pontos de vista de Milligan foram enfatizados, assim como as dificuldades do plano de Wapping e as economias de tempo e dinheiro que poderiam ser obtidas com a construção na Isle of Dogs. Então sugeriu-se que o capital fosse aumentado por assinatura, com uma proporção reservada aos adeptos de Wapping, embora o projeto fosse exclusivamente da Companhia da Índia Ocidental. Contudo o esquema foi tão sedutor que com pouca dificuldade ganhou a aprovação de muitos que já haviam comprometido apoio e dinheiro para o projeto Wapping. Sendo assim, o Conselho Comum da Cidade aprovou o projeto e a Corporação (Trinity House) juntamente como os comerciantes da Índia Ocidental apresentaram um projeto de lei ao

[57] Nesse caso, a infraestrutura lucrativa é o fator mais importante e elas foram gerenciados seguindo os critérios de negócios. (minha tradução)

Parlamento, a Isle of Dogs/City Bill[58].

Contudo City Bill ainda encontraria resistência por parte de alguns rivais que tentaram se reunir com os propositores do projeto para chegar a um acordo, mas a possibilidade de amalgamar seus planos falharam. Logo a construção de docas na Isle of Dogs começou a encontrar uma onda de oposição de comerciantes e donos de navios que apontaram uma série de restrições arquitetônica ao projeto. Como exemplo deste tipo de oposição temos a contestação a previsão da construção do canal sul apontada como inútil, pois seus opositores acreditavam que ele fazia parte do projeto apenas para atrair a aprovação dos comerciantes às docas.

Entretanto, dentre as objeções reclamadas, a "cláusula compulsória"[59] que proibiria o descarregamento de importações da Índia Ocidental em qualquer lugar que não fosse as nas novas docas era o maior temor dos rivais. Em contrapartida, seus promotores fizeram campanha para manter a cláusula defendo-a como a pedra angular de todo o empreendimento, pois entendiam que não se tratava de um esquema especulativo, mas um trabalho público vital para impedir que o comércio deixasse Londres. Destarte, argumentaram que a cláusula garantiria o sucesso do projeto e, portanto, traria uma grande receita tributária por meio da prevenção de roubos, além de um alívio considerável para o congestionamento no resto do porto. Também, é claro, tornou o esquema virtualmente livre de risco como um investimento[60]. Posto isto, uma petição em favor da City Bill foi assinada por 43 comerciantes e 39 agricultores alegando a detenção de dois terços de todos os navios no comércio da Índia Ocidental.

Sendo assim, em 1 de maio de 1799, ambos projetos foram novamente encaminhados para uma comissão restrita da Câmara dos Comuns para uma decisão. O Comitê emitiu parecer um mês depois recomendando que Wapping Bill e City Bill continuassem. Esta última obteve precedência, pois era muito mais barata e rapidamente realizável fazendo da companhia das Índias Ocidentais o primeiro estabelecimento

---

[58] E.Sargent, 'The Planning and Early Buildings of the West India Docks', *Mariner's Mirror*, vol.77, 1991, pp.119–21 e CLRO, Court of Common Council Journal, vol.77, ff.329–33: MiD, 2396/47–8. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268.

[59] Ver MiD, 2933; 2936/38, 43, 44: *Journal of the House of Commons*, vol.54, p.260. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268

[60] Ver *PP* 1823 (411), IV.489, *Report...Maintaining and Improving the Foreign Trade of the Country*, 3 June 1823, p.351: GL, Pam. 856, *Reply to the Observations of J. Marryat...on the West India Dock Company Charter*, 1823, p.9. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268.

londrino no novo padrão de docas (1802).

A "cláusula compulsória" foi aceita, com o apoio de funcionários da alfândega, que acreditavam que isso simplificaria sua tarefa. A taxa de embarque proposta pela prefeitura para financiar a construção do canal foi considerada alta e por isso foi reduzida pela metade e um Fundo Consolidado foi chamado para fornecer um empréstimo pelo custo de construção e manutenção por três anos[61].

A adequação da Isle of Dogs para a construção de docas foi proporcionada pela terra barata, pelo fato de que aquela localidade era livre de prédios, o solo poderia ser utilizado para a fabricação de tijolos e que havia uma boa cama de cascalho adequada para a perfuração. Os armazéns seriam construídos com vista à eventual adopção de um sistema de armazenagem pelo qual o imposto não seria pago sobre mercadorias a menos que fossem retiradas do entreposto e colocado em circulação. Este foi um ponto de discussão durante grande parte do século XVIII.

Em 12 de julho de 1799, com o Royal Assent[62], a legislação do porto de Londres foi regulamentada e estabeleceu a estrutura tanto para os arranjos físicos quanto para o processo de construção das docas. A terra necessária tinha que ser comprada dentro dos limites estritamente definidos nos lados norte, leste e oeste protegendo as propriedades existentes em Limehouse, Poplar e Blackwall; embora nenhum limite sul fosse especificado. O valor das propriedades seria resolvido pelo júri onde necessário. A terra para as docas, mas não para o canal, seria então vendida para a Companhia da Doca da Índia Ocidental por meio de administradores governamentais. Qualquer terreno excedente seria arrendado, desde que aplicado a um uso consistente com a melhoria do porto.

A companhia de docas estava obrigada a ser uma sociedade anônima, com um capital inicial de £ 500.000, podendo ser aumentada para £ 600.000, se necessário. Os

---

[61] *Journal of the House of Commons*, vol.54, p.498: Lambert, *op.cit*., vol.124, *Report from the House of Commons Select Committee Appointed to consider Evidence taken on Bills for the Improvement of the Port of London*, pp.199–200: Sir A.Gibb, *The Story of Telford*, 1935, pp.46–7. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268.

[62] Ver Act Geo III c. 69. GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes.* London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=3-5BAAAAYAAJ&pg=RA1-PA110&lpg=RA1-PA110&dq=43+Geo+III+c.+132&source=bl&ots=Sjd7fhN0jH&sig=kan9N-DN7V2extvH__SmA-hMIG0&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjLvN3Vr8XdAhXCHJAKHW9oD6IQ6AEwA3oECAcQAQ#v=onepage&q=Geo%20III%20c.%2069&f=false'. The West India Docks: Historical development', in *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268

juros foram fixados em 5% até a conclusão dos trabalhos. O dividendo máximo foi fixado em 10 por cento com a intenção de limitar os lucros para a empresa que já tinha a seu favor a cláusula compulsória. Esta última estipulou que todos os navios que chegassem das Índias Ocidentais descarregassem suas cargas (exceto tabaco) nas novas docas por 21 anos. Lucros extras deveriam ser evitados em favor de taxas reduzidas. Quanto aos seus diretores, ela deveria ser dirigida por 13 acionistas que haviam subscrito pelo menos 2 mil libras, juntamente com quatro vereadores e quatro conselheiros comuns, dando assim à cidade uma voz em suas deliberações. A empresa não deveria estar de modo algum preocupada em construir ou consertar navios e, portanto, não podia construir docas secas.

Um uso sem precedentes de dinheiro público por meio do Fundo Consolidado deveria fornecer compensação àqueles cujos interesses foram danificados, assim como, ofertar empréstimo de £ 72.000 para fazer o canal. A taxa de tonelagem pagável ao governo por 14 anos seria compensada com o custo do canal que permaneceria livre de taxas de trânsito até três anos após sua conclusão. As fragatas foram isentas de pagar a taxa de navio nas docas. Essa isenção foi chamada de "cláusula de água livre" que foi inserida por insistência de faroleiros e trapicheiros privados cujos negócios seriam perdidos para as docas e que nos anos seguintes trouxeram muitos problemas para os dirigentes da companhia. A combinação de investimento privado e governamental e a alocação forçada de um determinado comércio às docas tornaram a empresa um empreendimento de novo tipo.

> The detailed provisions of the Act concerning the physical, financial, administrative and operational particulars created a regulative model for the redistribution of control over the Port of London. Launching the West India Dock Company was an enormous undertaking at a time of wartime austerity. It was one of the most ambitious public works projects hitherto attempted in England, with an authorized capital on a par with that approved for the Grand Junction Canal in 1793. In terms of dock-building, nothing of a comparable scale had been undertaken, although the Wapping project had shown that there was a willingness to invest in docks in London. Canal companies and the Hull Dock Company provided models of privately financed public utility companies, the examples of which may have helped to frame the terms of the 1799 Act. The West India Dock Company, like most canal companies, obtained much of its finance from those who had direct or related interests. The 'compulsory clause' removed much of the speculative risk, and there was little difficulty in raising the initial capital of £500,000[63]. ('The West India

[63] As disposições detalhadas da Lei sobre os detalhes físicos, financeiros, administrativos e operacionais criaram um modelo regulador para a redistribuição do controle sobre o Porto de Londres. O lançamento da Companhia das Docas da Índia Ocidental foi um empreendimento enorme em um momento de austeridade em tempo de guerra. Foi um dos projetos de obras públicas mais ambiciosos até então tentados na Inglaterra, com um capital autorizado em pé de igualdade com o aprovado para o Canal da Grande Junção em 1793. Em termos de construção de docas, nada em uma escala

Docks: Historical development', in *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 4 July 2018].)

A construção das Docas da Índia Ocidental foi um desafio organizacional do ponto de vista tecnológico. O projeto tinha poucos modelos como referência, pois as docas de Liverpool haviam crescido aos poucos e não havia precedentes nacionais ou estrangeiros para a construção de um sistema tão grande de docas fechadas. No entanto, a velocidade com que o trabalho foi realizado contrastava com a lentidão das deliberações anteriores. As terras foram adquiridas e em grande parte seus campos consistiam de pátios e casas de madeira. A maioria das transações foi acordada em março de 1800, embora algumas das reivindicações dos proprietários não tivessem sido liquidadas até 1802. Um transporte geral da cidade para a companhia de docas foi feito em outubro de 1800 e no meio de 1801 a empresa pagou £ 71.615 pela terra. O sistema funcionou suficientemente sem problemas para permitir que os trabalhos da doca continuassem sem demora significativa. Naquele momento, o emprego dos recursos tecnológicos somados a um padrão de gestão privada monopolista e de base escravista definia um dos modelos de Associacionismo desenvolvidos durante o século XIX.

---

comparável haviam sido realizado, embora o projeto Wapping tenha mostrado que havia uma disposição para investir em docas em Londres. As empresas de canais e a Hull Dock Company forneceram modelos de empresas de utilidade pública financiadas pelo setor privado, cujos exemplos podem ter ajudado a estruturar os termos do Ato de 1799. The West India Dock Company, como a maioria das empresas de canal, obtiveram grande parte de suas finanças daqueles que tinham interesses diretos ou relacionados. A "cláusula compulsória" removeu grande parte do risco especulativo, e houve pouca dificuldade em aumentar o capital inicial de 500.000 libras. (minha tradução)

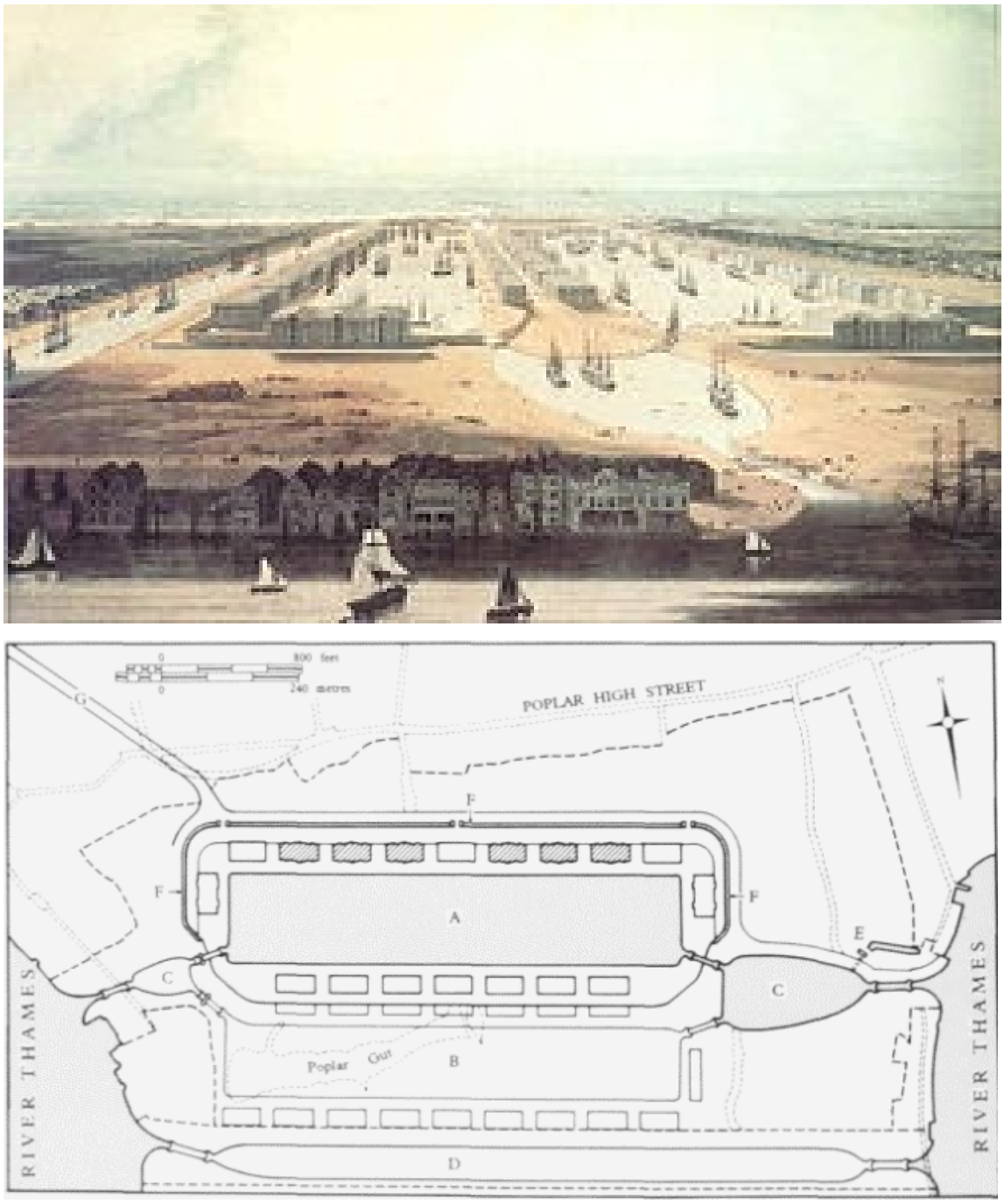


Figura 19 Isle of Dogs 1802 Disponível em https://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 e https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/WestindiaviewofproposalWDaniell1802.jpg

Conforme construído e projetado em 1802:
A - Doca de importação
B - Doca de exportação
C - Bacia
D - Canal
E - Casa de máquinas e reservatório
F – Vala limítrofe
G - Proposta de estrada comercial

2.2 MARSELHA: OS NEGOCIANTES DE RIVE-NEUVE E A NOVA DOCA-ENTREPOSTO.

Já no que se refere ao caso marselhês a atividade portuária encontrava-se integrada a cidade até a primeira metade do século XIX e a transformação do sistema portuário afetaria intensamente esta relação. Como já visto no capítulo anterior, a nova doca francesa em questão também sofreu relevante descolamento de seu local de origem. Neste tópico da pesquisa nos propomos evidenciar o processo desta modificação. Para compreender essa mudança retornamos à coleção *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille* em seu nono tomo.

Borruey nos explica os avanços, entraves e negociações ocorridas durante o século XIX em busca da modernização portuária. Sua obra apresenta uma descrição detalhada do modo de funcionamento do antigo porto de Marselha que o autor também chama de *Le port des négociants.* Em seguida trata da transição ocorrida a partir da construção da Bacia de Joliette e, enfim, alcança a temática da implementação da Doca-entreposto.

Para os negociantes do porto a nova ordem estabelecida a partir da tecnologia dos vapores trouxe uma regularidade desconhecida pelos regimes de vela, assim como, abaixava os custos do transporte marítimo. Mas essa forma de empresa ainda lhes parecia incerta, perigosa e de difícil conciliação entre o oneroso investimento do material e a rentabilidade. Para eles essa atividade era vista como uma atividade marginal e específica para determinados tipos de transportes (passageiros em grande número ou mercadoria pesada e de pouco valor). No mais, eles permaneciam fiéis a vela considerando a nova atividade portuária um serviço secundário e suplementar que poderia enriquecer as atividades habituais que já faziam Marselha prosperar a séculos (BORRUEY, 1994, 72). Desta maneira, a nova Bacia de Joliette foi encarada como um porto especial que foi construído para os vapores.

Portanto, o porto estava a serviço do comércio e os negociantes deviam ser o seu grande organizador, ou seja, aqueles que importam e exportam tendo a cidade como o seu lugar de negócio e vivência. Eles eram praticantes do comércio de entreposto, uma das primeiras formas modernas do capitalismo comercial, segundo Fernand Braudel[64]. A

[64] BRAUDEL, Fernand. *Civilazação matérielle, économie et capitalisme,* XV – XVIII siècle, notamment tome II, p. 76 et s., et tome III. p. 202 et s. In : BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994, pg 73.

primeira característica deste aparelho portuário era o uso do espaço da cidade com a finalidade de desenvolver o comércio enquanto uma atividade que se propagava e se confundia com as demais do cotidiano. Contudo, a integração da atividade comercial com as demais vivências da cidade chegava ao seu limite na metade do século XIX e a ruptura desta conexão estava acompanhada de um novo padrão de urbanidade que ameaçava os saberes e práticas instituídas.

A descrição feita por Borruey do caminho percorrido pela mercadoria, desde o navio até chegar às lojas, nos permite dimensionar como este sistema alcançou seu apogeu. Pois, neste contexto, o fato deste transporte ser regulado pela medida do homem, de sua força física, da largura dos seus passos, da sua expertise e das suas conveniências representa tanto o limite desta logística quanto uma reação as transformações propostas. Por conseguinte, o autor nos lembra que a corporação de capatazes e de seus mestres se impediam de utilizar qualquer tipo de ferramenta que pudesse suprimir a tarefa de um único homem. Sendo assim, elas eram divididas de maneira extrema, de tal forma que ignoravam completamente a racionalidade técnica e espacial moderna.

> Pour commercer, entre la cale et le quai, la marchandise doit souvent suivre un chemin indirect car, à cause du nombre croissant des navires et de leur très longue durée d'immobilisation dans le bassin, l'accostage bord-à-quais est rarement possible. Placés en deuxième, troisième ou quatrième rang, leurs chargement et déchargement doivent s'effectuer par l'intermediaire de ces petites embarcations à fond plat, os *chattes ou accons*, qui viennent débarquer à terre. Sur le quai, le travail se poursuit et se divise encore en fonction des diverses opérations que suppose l'intervention des préposés de la douane, des négociants, de leurs clients, des courtiers, etc... Le quai est toujour encombré à cause de son étroitesse. Entreprise ao début du siécle, la reconstruction du quai nord du bassin n'a jamais permis de porter sa largeur qu' à 6 ou 7 métres, 9 au plus. La foule s'y presse sans cesse car, chaque jour, manutention et vie urbaine s'y enchevêtrent. (BORRUEY, 1994, pg 76)[65]

Este era o padrão de embarque e desembarque de mercadorias no velho porto de onde as mercadorias saiam em direção aos entrepostos. Em alguns casos essa nova etapa podia se passar sobre o cais onde se encontravam alguns entrepostos, no entanto, a maior parte

[65] Para começar, entre o fundo do navio e o cais, a mercadoria deve frequentemente seguir um caminho indireto, pois, devido ao número crescente de navios e de suas muito longas permanências na bacia, a atracação na borda do cais é raramente possível. Colocados em segunda, terceira ou quarta fila, suas cargas e descargas devem se efetuar pelo intermédio destas pequenas embarcações de fundo chato, *les chattes ou accons,* que vem desembarcar à terra. Sobre o cais o trabalho continua e se divide ainda em funções das diversas operações que supõe a intervenção dos prepostos da aduana, negociantes, seus clientes, corretores, etc... O cais está sempre encoberto por causa de sua estreiteza. Construído no início do século, a reconstrução do cais norte da bacia não teve jamais permissão de reclamar sua largura em 6 ou 7 metros, 9 no máximo. A multidão se imprensa constantemente, pois, cada dia, manutenção e vida urbana se misturam. (minha tradução)

deles se encontrava distribuída pela cidade. Estas construções em nada se distinguiam dos imóveis de habitação ordinária e se alinhavam ao longo das ruas. Por vezes, um mesmo imóvel se dividia nas funções de habitação e entreposto. Porém, mais frequentemente, a função de loja era exclusiva. Esse estabelecimento (*hôtels de la merchandise*) que quase sempre pertencia aos negociantes eram denominados *Domaines.*

Para o autor, os *Damaines* eram a quintessência do arcaísmo portuário, pois através deles se conformavam as lógicas não racionais dos usos que regiam este espaço marselhês da mercadoria (BORRUEY, 1994, pg 77). Esses edifícios não possuíam uniformidade, eles eram complexos e únicos. Sua forma de organização não se tratava de uma composição pensada por um engenheiro. Um exemplo era seu pátio interior a céu aberto ao redor do qual o prédio se organizava. Este pátio poderia assegurar uma forma de elevação de mercadorias aos demais andares em um plano de engenharia, mas não havia guincho, grua e nenhuma porta de andar aberta para o referido pátio. O papel distributivo deste último se limitava as salas do térreo. Sendo assim, é fácil imaginar charretes entrando neste pátio, mas o que ocorria na verdade é que os capatazes preferiam sempre transportar individualmente ou em dois as mercadorias. Enfim, a função principal do pátio interior era permitir a entrada de luz solar nas salas que não tinham acesso a rua. Esses espaços foram substituídos por novos entrepostos apenas no último terço do século XIX a partir do novo modelo de doca construído longe da cidade.

Além de sua importância paro o serviço de estocagem, os *Domaines,* assumiram grande relevância na lógica do regime do porto franco que deu a Marselha um grande poder de atração de mercadorias e muita autonomia aos seus proprietários. Esta atividade teve por finalidade garantir a atratividade do porto a partir de sua capacidade de oferecer favores em face as medidas protecionistas (franquia aduaneira). Este tipo de logística permitia que mercadorias proibidas de entrar na França pudessem ser estocadas temporariamente até que lhes fossem autorizadas a reexportação. Esta condição deu vantagens a Marselha durante todo século XVIII.

Este poder de barganha dos proprietários dos *Domaines* começou a se enfraquecer quando se instaurou o regime de entreposto em substituição ao regime de porto franco ainda na primeira metade do século XIX[66]. Duas fórmulas de franquia

[66] Ver Arreté du 27 messidor an X et du 8 floréal an XI sur les dispositions du régime de l'entrepôt de douane à Marseille e sur les entrepôts maritimes en general (ACCM, MQ 1.4.1.4 – [An X – 1832]). In : BRAUDEL, Fernand. *Civilazação matérielle, économie et capitalisme,* XV – XVIII siècle,

aduaneira foram preconizadas: o Entreposto Real e o Entreposto Fictício. O primeiro tinha caráter obrigatório e estava reservado as mercadorias proibidas ou não proibidas preestabelecidas por meio de decreto e que deveriam estar submetidas a vigilância da aduana. Tais mercadorias podiam ser franquiadas por dois anos sob a condição de ser trancadas sob duplas fechaduras; uma chave na mão do consignatário, outra na do preposto da aduana. Já o regime de Entreposto Fictício era reservado as mercadorias estrangeiras de menor taxas e sem interdições permitindo uma franquia mais flexível e de curta duração.

Contudo essa legislação tinha sérias dificuldades em sua execução devido à disposição espacial dos entrepostos marselheses que implicavam uma alta taxa de vigilância por causa da dispersão deles pela cidade. Logo uma nova legislação foi promulgada a fim de estabelecer que os entrepostos de aduana se situassem no porto reunidos em um só corpo de construção, mas este tipo de exigência condenava a lógica de funcionamento da cidade e se fosse estabelecido afetaria os hábitos e interesses dos negociantes. Então um novo acordo se fez necessário.

Neste novo acordo as mercadorias proibidas em território francês deveriam se submeter a nova lei, as demais não. Estas últimas poderiam ser estocadas nos entrepostos dispersos pela cidade, já as primeiras deveriam estar dentro de um perímetro determinado pela administração. Desta maneira, os Entrepostos Fictícios puderam se estabelecer livremente. Em contrapartida, o Entreposto Real das mercadorias proibidas ficou circunscrito ao perímetro determinado pela administração. E assim se estabeleceu o privilégio do Entreposto Real aos proprietários dos *Domaines* que tiveram a sorte de se estabelecer dentro deste limite de grande valor locativo e de rentabilidade assegurada. Com este sistema de entreposto, o arcaísmo do aparelho portuário alcançou seu auge.

Vale ressaltar que é a partir deste mesmo período com ascensão da Monarquia de Julho no início dos anos trinta e que se estendeu por boa parte da década de quarenta que se conferiu um novo protagonismo a alta burguesia comercial francesa. Este tipo de participação mais ativa nas ações e decisões governamentais colocou em concorrência diferentes grupos comerciais no que se refere a implementação das evoluções tecnológicas por nós aqui investigadas. A revolução industrial que começou a ser vivida neste período por meio do uso dos caminhos de ferro e dos navios à vapor acompanhou-se da discussão da reforma do aparelho portuário.

---

notamment tome II, p. 76 et s., et tome III. p. 202 et s. In : BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994, pg 80.

Logo, queixas acerca das crescentes tarifas sobre o comércio e de uma aduana impotente tornaram-se intermináveis. Para resolver estes problemas os engenheiros acreditavam que já existia uma solução perfeita: o modelo ideal da doca-entreposto da Inglaterra. Cada característica deste modelo era uma resposta para os conhecidos problemas marselheses, como por exemplo: a reunião de todos os órgãos da função portuária, bacia e lojas em um espaço exclusivamente reservado; organização de um estabelecimento sob uma só autoridade constituída em empresa de manutenção e de entrepostagem e, enfim, a emissão de *warrants* (recibos que garantiam a natureza, o peso, o bom estado da mercadoria, a ordem do depositário e que era reconhecido como penhor pelos bancos sendo transmitido por simples endosso). O modelo das docas inglesas era visto como a chance de harmonizar a navegação à vapor e o caminho de ferro; sob conceito que Borruey apresenta como *Port à Vapeurs* (BORRUEY, 1994, 83). Esse ideal faria de Joliette não apenas uma bacia, mas uma doca no conceito mais moderno daquele período.

Mas se por um lado a vantagem de emitir os warrants e fazer circular mais facilmente as mercadorias atraíram os negociantes, por outro a desconfiança de um estabelecimento que lhes faria concorrência em outro local da cidade ou mesmo lhes retiraria o privilégio do Entreposto Real logo se insurgiu. A possibilidade da perda do protagonismo por partes dos comerciantes marselheses era iminente. É neste contexto que a nova Bacia de Joliette permaneceu como um porto auxiliar incomodo no início dos anos 50 não alcançando o status de doca, pois assim se resistia a saída das atividades do velho porto.

Para romper com esse entendimento paralelo, marginal e auxiliar acerca da Bacia de Joliette se tornou necessário recuperar a ideia da doca-entreposto integralmente aparelhada. Pois como sabemos seu funcionamento se iniciou de maneira incompleta não permitindo a superação das limitações vividas no velho porto fazendo dela uma velha nova construção.

Diante do exposto, cabe recuperar a informação que durante a construção da Bacia de Joliette, entre 1845 e 1853, a administração do Ministério dos Trabalhos Públicos em Paris se tornou proprietária de terrenos ganhos sobre o mar e aqueles adquiridos com a transferência da enfermaria do Lazareto para o arquipélago de Frioul (BORRUEY, 1994:93). Esse grande aterro sobre o mar e a devastação da enfermaria do Lazareto abriram caminho para a extensão do porto marselhês rumo ao norte. Antes mesmo do fim da construção da Bacia de Joliette já havia consciência sobre uma grande

possibilidade desta expansão. Sendo assim, o Estado francês decidiu que em 1851 a futura estação marítima do caminho de ferro seria localizada na fronteira imediata da bacia. Esta resolução deu início a um intenso embate entre comerciantes, capitalistas, municipalidade e o Estado francês (Trabalhos Públicos) a respeito do uso lugar.

O prefeito de Marselha, Louis de Suleau, conduziu as primeiras questões de instrução acerca da implementação da doca-entreposto. Ele tomou suas funções em 1849 e logo procurou regulamentar a disputa que colocava em oposição a Municipalidade e Estado sobre a propriedade dos terrenos. Para vencer esta disputa instituiu em janeiro de 1852 uma série de comissões consultivas a fim de projetar a futura Doca de Joliette integralmente modernizada.

O pré-projeto elaborado pelo engenheiro Hilarion Pascal foi deferido pela comissão consultiva que era formada por negociantes, banqueiros, comerciantes, administradores da municipalidade e da Câmara de Comércio. Alguns membros reprovaram a grande exposição ao vento e ao sol e, sobretudo, a longa distância do centro de negócios. Entretanto foi o princípio de ligação com o caminho de ferro e a concessão à uma empresa do setor privado o que mais importou.

Resumidamente, a Comissão composta pelos representantes da municipalidade concluiu que a doca seria propriedade do Estado o qual concederia o estabelecimento à uma companhia privada. Esta última construiria a Doca de Joliette e a exploraria com o privilégio do entreposto real o qual, até então, pertencia aos Domaines de Rive-Neuve, região situada no velho porto. Foi a partir desse momento que se iniciou uma violenta oposição que colocou um ressentimento entre os marselheses e a instalação da doca.

Esta descrição se aproxima-se do modelo interpretativo de gestão pública de portos proposta por Bosa.

> The Government gave power to autonomous organisations or public entities such as Chambers of Commerce in France […] the state gave power to some private enterprises to carry out some activities. Chambers of commerce and business associations were crucial, acting as pressure groups; the presence of both businessmen and workers gave this institution a corporate nature. (2014, 10)[67].

Mas no caso dos comerciantes de Marselha, embora eles tenham composto a Comissão Consultiva demoraram demais para manifestar-se em desacordo ao

[67] O governo deu poder a organizações autônomas ou entidades públicas como as Câmaras de Comércio na França […] o estado deu poder a algumas empresas privadas para realizar algumas atividades. Câmaras de comércio e associações empresariais eram cruciais, agindo como grupos de pressão; a presença de empresários e trabalhadores deu a esta instituição um caráter corporativo.

estabelecimento da doca que ameaçava a atividade já desenvolvida em Rive-Neuve.

> ... où ils tirent d'importants revenus fonciers et, au-delà, le déclin du Lacydon, c'est-à-dire le démantèlement de leur fief, de l'espace qu'eux seuls gouvernement depuis des lustres. (BORRUEY, 1994, pg 96) [68]

Então, o Conselho Municipal, preocupado com essa situação, propôs que a cidade se encarregasse de construir a doca no velho porto sem mudar bruscamente os hábitos. Neste contexto, seu objetivo era poder escolher seu concessionário e controlar o deslocamento da centralidade portuária. Eles não tinham a menor pretensão em mudar qualquer tipo de privilégio ou monopólio, em particular aquele do Entreposto Real. O Conselho chegou a propor uma concorrência entre Joliette e Rive-Neuve onde a autoridade sobre o entreposto de todas as mercadorias permaneceria sob a preferência dos negociantes assegurando assim que eles seriam os únicos a comandar o jogo.

Todavia o prefeito Suleau considerou a proposta do Conselho Municipal um retrocesso e atacou o conservadorismo marselhês diante do progresso. Em contrapartida, a Câmara de Comércio que temia que um monopólio parisiense, por influência dos Trabalhos Públicos, se estabelecesse na cidade; acentuou sua vigilância a fim de não perder de vista que grandes companhias de transporte ferroviários visavam a concessão. Sua estratégia foi apoiar um grande capitalista marselhês, Eugène Estrangin, que estava interessado na futura companhia; porém não obteve grande sucesso em reunir uma sociedade independente.

Neste contexto, em setembro de 1852 o governo ordenou lançar uma consulta pública a partir dos estudos da Comissão Consultiva e com aprovação do Conselho Geral de Pontes e Calçada. Este foi o último proceder antes de abrir o caminho para a realização tão esperada da doca[69]. O vencedor da consulta foi Paulin Talabot. Este último foi um engenheiro politécnico, fundador da Companhia de Minas de *La Grand-Combe,* dos caminhos de ferro do Gard e detentor da concessão do caminho de ferro de Paris a Marselha sobre quem ainda voltaremos a falar. O mundo dos negociantes marselheses foi abalado pela indicação de um projeto vencedor, assim sendo, procuraram aprovar um novo projeto de construção e exploração de uma doca-entreposto no velho porto.

A partir deste momento um projeto governamental e outro marselhês passaram a

---

[68] ... onde eles tiram importantes receitas territoriais e, além disso, o declínio do Lacydon, ou seja, o desmantelamento de seu feudo, do espaço que somente eles governam há muito tempo. (minha tradução)

[69] BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994, pg 98.

rivalizar intensamente. Todavia, apesar desta disputa, a fragilidade do projeto de Rive-Neuve era evidente. Os vapores não poderiam jamais manobrar no estreito canal desta doca e a capacidade de estocagem era inferior em pelo menos em 50%. Nesta batalha, será Suleau que vai denunciar estas fraquezas em carta ao Ministro dos Trabalhos Públicos dizendo que os mesmos proprietários de Rive-Neuve que combatiam Talabot por um lado, por outro o aderiam por meio de subscrição de ações.[70]

Em 31 de março de 1853 a reunião de Talabot, como representante das transportadoras, com um número considerável de negociantes e capitalistas marselheses conseguiu definir a submissão da Doca de Joliette junto ao governo. Diante da vitória de Talabot, os proprietários de Rive-Neuve tentaram sua última cartada e associaram-se a poderosa financeira de Émile Pereire[71] para construir não somente a doca no velho porto, mas também a de Joliette.

Mas a desconfiança da Câmara de Comércio diante dos planos de Talabot se tornou irrisória quando comparada às suspeitas a respeito da ambição de Pereire. Este grande financista imaginava um projeto de envergadura nacional, centralizado em Paris. Seu desejo era captar todo o fluxo de mercadorias controlando todos os entrepostos portuários franceses. Paris seria encarregada de organizar as vendas públicas e o crédito sobre a mercadoria. Para isso desejava a concessão simultânea de todas as docas e entrepostos franceses começando por: Paris, Havre e Marselha. Logo, mesmo a Câmara de Comércio que se opunha a Talabot gritou de indignação diante do projeto dos Pereire:

> Ce qui nous frappé, Monsieur, c'est que dans un moment heureux où nous espérions avoir vu s'eloigner pour longtemps les projets de certains idéologues qui ont poursuiv, tantôt sous la forme du saínt-simonisme et du phalanstère, tantôt avec le passeport du socialisme et de toutes ses variètes menaçantes, la réalisation des monopoles les plus extravagants, nous nous trouvions ramenés à lutter de nouveau contre ces mêmes témérites, contre ces mêmes tendances, déguisees cette fois sous les prétextes de haut intérêt gouvernemental. (BORRUEY, 1994, pg 103)[72].

A Câmara acreditou que os plano de Pereire faziam parte de um contexto ideológico

---

[70] BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994, pg 101.

[71] Os irmãos Pereire são representantes da renovação do sistema bancário francês em oposição ao até então predominante sistema vigente. No próximo capítulo nos aprofundaremos nesse personagem, na sua rivalidade com Talabot e na sua contribuição à nossa pesquisa.

[72] O que nos impressiona, senhor, é que num momento feliz em que esperávamos ter visto se afastar por muito tempo os projetos de certos ideólogos que perseguiram, tanto sob a forma do Saint-Simonismo e do falanstério, tanto como o passaporte do socialismo e de todas as suas variedades ameaçadoras, a realização dos mais extravagantes monopólios, nos encontramos lutando novamente contra essas mesmas temeridades, contra essas mesmas tendências, disfarçadas desta vez sob pretextos de alto interesse governamental. (minha tradução)

socialista mais amplo que tinha por objetivo monopolizar os portos franceses e os quais haviam sido combatidos recentemente[73]. O apoio do governo, então, seria apenas um subterfúgio para justificar tais interesses, portanto, a Câmara seguiu combatendo e reforçando a ideia da concorrência e da necessidade de duas docas em Marselha. Uma no velho porto e outra junto a Bacia de Joliette.

Mas para os comerciantes este revés sofrido representava também o esgotamento de sua última esperança para o velho porto. Destarte, o próprio Pereire procurou tranquilizar a Câmara, mas seu ambicioso projeto foi condenado e a única doca autorizada foi a de Joliette. Esse desfecho teve como personagem principal o prefeito Louis de Suleau como mediador para a vitória de Talabot. Não obstante, a Câmara de Comércio e o Conselho Municipal não deixaram de continuar a apresentar algum tipo de resistência insistindo em sua preferência pela doca no velho porto.

Diante disso, o Estado francês, apesar da insistente postura do prefeito Suleau, decidiu conceder à cidade um tratado acerca da cessão dos terrenos de Joliette, Lazareto e D'Arenc para a realização da doca:

> L'Etat s'engagera à accorder à la Ville de Marseille la faculté d'etablir un ou deux docks, à son choix, ou de faire la cession de gré à gré ou par adjudication de cette faculté aux conditions que la Ville jugera convenables, l'Etat se reservant toutefois le droit de réglementation et de tarifs de ces docks. (BORRUEY, 1994, pg 107)[74].

---

[73] PICON, Antoine. *La religion saint-simonienne.* Revue des sciences philosophiques et théologiques 2003/1 (Tome 87), pages 23 à 37. Disponivel em : https://www.cairn.info/revue-des-sciences-philosophiques-et-theologiques-2003-1-page-23.htm?contenu=auteurs [acessado em 08 de fevereiro de 2020].

[74] O Estado se engajara em acordar com a cidade de Marselha a faculdade de estabelecer uma ou duas docas, a sua escolha, ou de fazer a cessão caso a caso ou por adjudicação desta faculdade nas condições que a cidade julgará conveniente, o Estado se reserva, contudo, o direito de regulamentação e de tarifa destas docas. (minha tradução)

Para tal, encarregou o conselheiro de Estado Louis Frémy[75] para tratar dessas questões as quais em 10 de junho de 1854 foram aceitas pelo Conselho Municipal que adotou uma postura menos radical diante do Estado.

No entanto, essa benevolência não representou uma reconquista de força pela cidade, pois o Estado foi parcimoniosos em sua delegação de poder. Algumas condições firmadas pelo contrato de Frémy permaneceram inalteradas, como: a concessão para uma companhia privada e o fato de tal companhia ser aquela organizada por Talabot. A cidade teve que negociar com ele, pois era a única candidatura na disputa.

> Comment interpréter d'ailleurs le choix de ce conseiller d'Etat pour mener a bien de cet accord avec Marseille si l'on songe à ses liens personnels quasi familiaux avec Paulin Talabot (il fut témoin à son mariage) et au fait qu'il sera l'un des deux vice-president de la future *Companhie des docks et entrepôts de Marseille* ? (BORRUEY, 1994, pg 108)[76].

Com o tratado decretado em 5 de novembro de 1856 pelo Ministro dos Trabalhos Públicos a cidade não adquiriu o controle sobre a doca, mas obteve as seguintes contrapartidas:

a) Receber pagamentos anuais de 50 mil francos por 30 anos e 100 mil francos por 69 anos pagos pela concessionária;
b) a compra e a doação do castelo de Borély a cidade como moeda de troca do Jardim botânico condenado pela linha Paris-Lyon-Marselha;
c) construção de estradas e embelezamento nas proximidades do referido castelo,

---

[75] Ver HENRY, Pierre. *Histoire des préfets: Cent cinquante ans d'adminitration provinciale, 1800-1950.* Paris. Nouvelle Éditions Latines, 1950, pg 152. Disponível em : https://books.google.com.br/books?id=ALiIiMZTeWMC&pg=PA152&lpg=PA152&dq=conseiller+d%27etat+fr%C3%A9my+1854&source=bl&ots=GyUTWizOyQ&sig=ACfU3U0iUVHIrQrXX2ABbZ1dppXCg3AN6g&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwj5z9ODqtDkAhXrK7kGHYcaDQAQ6AEwEnoECAgQAQ#v=onepage&q=%20Louis%20Fr%C3%A9my&f=false [acessado em 14 de setembro de 2019]. CAMERON, Rondon E. *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914. The Evolution of International Business. 1800-1945. Volume 4.* Londres e Nova Iorque. Routledge, 1961, pg 180-181. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=NpTmZEhal3AC&pg=PA180&lpg=PA180&dq=Louis+Fr%C3%A9my+credit+foncier&source=bl&ots=KNx3GmjgwX&sig=ACfU3U3bjfATQggF_JHcP4HgNhrS9IVnig&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwj9ks6prtDkAhUBILkGHfrHD8gQ6AEwCnoECAUQAQ#v=onepage&q=Fr%C3%A9my&f=false [acessado em 14 de setembro de 2019]. BONIN, Hubert. VALÉRIO, Nuno. *Colonial and Imperial Banking History.* Nova Iorque. Routledge, 2016, pg 122. Diponivel em: https://books.google.com.br/books?id=NJQ0CwAAQBAJ&pg=PT193&lpg=PT193&dq=Louis+Fr%C3%A9my+credit+foncier&source=bl&ots=OOm-dxMX8H&sig=ACfU3U1zZT7CljxXKnKF6L8JvfX9JY62qA&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwj9ks6prtDkAhUBILkGHfrHD8gQ6AEwDnoECAYQAQ#v=onepage&q=Fr%C3%A9my&f=false [acessado em 14 de setembro de 2019]

[76] Como interpretar a escolha deste conselheiro de Estado para conduzir este acordo com Marselha si considerarmos suas ligações pessoais quase familiares com Paulin Talabot (ele foi testemunha de seu casamento - Padrinho) e o fato que ele será um dos dois vice-presidentes da futura *Companhia das docas e entrepostos de Marselha*? (minha tradução)

assim como, na localidade de Montredon e;

d) o prolongamento do passeio público na orla entre o ponto da Fausse-Monnaie e la Corderie.

Esta foi a maneira encontrada para estabelecimento do novo aparelho portuário em Marselha nas docas do Lazareto e D'Arenc. Contudo, apesar de também possuir um perfil monopolista, cabe salientar que este modelo embora se inspirasse nas docas inglesas acabou por adquirir características diferentes. A doca-entreposto de Marselha se caracterizou por ser uma concessão pública explorada pela iniciativa particular diferentemente das docas de Londres que adotaram uma gestão majoritariamente privada. Uma outra relevante diferença que se deu na experiência francesa foi o fato de que o tráfico de escravizados e a escravidão já não vigoravam desde 1848 nem na metrópole nem nas colônias.

2.3. RIO DE JANEIRO: REBOUÇAS, BICALHOS, MATOS E PROCÓPIOS. A QUEM PERTENCE O PORTO BRASILEIRO?

No caso brasileiro, o entendimento acerca do direito de usar os terrenos portuários também se desdobrou em disputas entre grupos antagônicos. Neste contexto nos propomos apresentar aquelas controvérsias que atingiram diretamente os planos de implementação da Doca da Alfândega e, principalmente, da Doca Dom Pedro II. Esta última foi muito mais afetada por estes embates como poderemos observar. Para isso apoiamo-nos mais uma vez na análise cruzada de fontes como decretos, plantas, mapas, jornais, registros de memórias e outras bibliografias que tenham tratado deste assunto.

Nos tópicos anteriores tivemos como tônica a rivalidade entre a necessidade de novas docas e a continuidade do controle da atividade portuária pelos comerciantes. Salvo peculiaridades, tanto no caso francês como no inglês as docas representaram uma ameaça ao domínio dos comerciantes. No caso brasileiro, esse tipo de competitividade foi tratada em parte da pesquisa realizada por Nivea Silva Vieira. Logo, nos amparamos em sua perspectiva para iniciar a análise dos embates na capital monárquica.

Em excelente trabalho desenvolvido em sua tese de doutorado[77], Vieira discorre sobre as relações desenvolvidas no âmbito da Associação Comercial do Rio de Janeiro

[77] VIEIRA, Nivea Silva. *A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: Definição e redefinição das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro (1869-1934)*. Niteroi, 2014.

(ACRJ), no período entre 1869 e 1934, voltando-se para o processo de abertura da zona portuária à concessão privada. Ela apresenta a associação (ACRJ) como um partido ampliado na defesa do interesse dos negociantes, entretanto, sua leitura aponta a presença de diversos setores do comércio na composição desta organização. Porém havia um setor hegemônico no comando que por vezes se colocava em disputa com outros setores.

Destarte, em seu levantamento de dados a autora nos presenteia indicando nos que tipo de ação foi desenvolvida pelas lideranças da ACRJ no processo de privatização da zona portuária a partir da lei de 1869. Embora seu recorte temporal seja mais extenso do que nos propomos e sua perspectiva de análise seja diferente daquela que sugerimos, seus apontamentos auxiliam-nos no entendimento das lutas entre as companhias de docas e seus potenciais adversários.

Posto isto, voltamo-nos primeiramente a DA como primeiro estabelecimento portuário a ser inserido no processo de modernização. A construção desta doca foi marcada pelo episódio de desapropriação da sede da ACRJ para criação da Rua dos Mineiros. E é relevante ressaltar que apesar do revés sofrido pela associação, ela não se colocou no caminho do progresso das obras da Alfandega (VIEIRA, 2014, pg 70).

Mas, ainda segundo Vieira, essa abertura de passagem para o progresso nada mais era que uma estratégia de intervenção no novo regime de administração portuária que se implementava. Pois a liberação do terreno se deu dois meses antes da constituição da Companhia da Doca da Alfândega. Essa mesma associação já se queixava há meses do funcionamento da alfândega que estava sob gestão do governo monárquico. Por conseguinte, em 5 de agosto de 1869 em suas dependências foi fundada a Companhia das Docas da Alfândega.

> Aproveitando-se desta brecha, o grupo dominante da *Associação Comercial do Rio de Janeiro* lançou mão de sua primeira estratégia para intervenção no porto do Rio de Janeiro: associou-se ao Engenheiro André Rebouças para a organização da *Companhia Docas d'Alfandega do Rio de Janeiro* e das *Docas Pedro II.* (VIEIRA, 2013, pg 4)

Um outro aspecto que comprova, segunda a autora, que não havia gratuidade nestas ações é o fato de que a associação requereu uma indenização pelas melhorias realizadas no terreno desapropriado, embora o mesmo tenha sido recebido anteriormente do próprio governo imperial.

Desta forma a cúpula da associação apostou no modelo de concessão dado a companhia da Alfândega mesmo sabendo das restrições técnicas que existiam e que

geravam muitas queixas dos importadores e comerciantes da praça. E foi devido a essas limitações que uma das frações da ACRJ se organizou para queixar-se do serviço prestado pela companhia recém-criada.

Durante uma de suas assembleias o grupo de importadores e comerciantes que se sentia prejudicado solicitou que se autorizasse a livre escolha dos trapiches que serviriam de depósito de suas mercadorias. Mas como a diretoria estava envolvida na exploração deste tipo de serviço pela nova companhia, ela remeteu tal decisão ao Tribunal do Comércio. Este último transferiu a decisão para o governo Imperial.

Neste contexto somaram-se os anseios de Rebouças, as restrições técnicas, a cobrança de taxas, a pressão sofrida pela companhia da Alfândega e a necessidade do governo imperial de tomar uma decisão. Então, a proposta de uma nova doca apresentou-se como uma alternativa adequada. E mais uma vez a diretoria da ACRJ adotou a estratégia de fazer-se presente de forma significativa entre os acionistas da companhia da DDPII.

Com o surgimento de uma segunda companhia de docas aguçaram-se novamente os antagonismos entre os grupos que compunham a ACRJ, mas nestas novas contendas os elementos que faziam parte do grupo hegemônico da associação se constituíram como adversários.

Esta narrativa desenvolvida por Vieira adequa-se a perspectiva de entendimento de Bosa acerca concepção do setor privado na gestão de portos como vimos no primeiro tópico deste capítulo. O referido autor também destaca que:

> The Brazilian *doca* port companies are a clear example here as this kind of management is frequent in countries that have formed part of the British Empire, such as Nigeria, and also in ports such as Puerto de Santos, La Guaira, which depended on European capitalism.[…] In Brazil, enhanced port infrastructure was required and so the government decided to look to private investors because of the high expense involved and the Paraguayan war debt (1864–70). The law govering the Brazilian port system was passed in 1869 and it established a concession system for port construction and commercial exploitation. (2014, 10 e 14)[78]

A dependência do capitalismo europeu, o endividamento com a Guerra do Paraguai, a adoção de um modelo privado monopolista baseado não mão de obra escrava

[78] As empresas brasileiras de docas são um exemplo claro aqui, pois esse tipo de gestão é frequente em países que fizeram parte do Império Britânico, como a Nigéria, e em portos como o de Santos e La Guaira que dependiam do capitalismo europeu. [...] No Brasil, foi necessária uma infraestrutura portuária aprimorada e, portanto, o governo decidiu procurar investidores privados por causa dos altos gastos envolvidos e da dívida da Guerra do Paraguai (1864-1870). A lei que passou a reger o sistema portuário brasileiro foi aprovada em 1869 e estabeleceu um sistema de concessão para construção de portos e exploração comercial.

aproximaram as experiências brasileira e londrina.

Sendo assim, propomo-nos analisar essa conjuntura a fim de identificar como se deu a concorrência pelos terrenos da zona portuária entre a Companhia de Docas Dom Pedro II e os comerciantes. Todavia, neste capítulo da pesquisa, privilegiamos a adoção de uma perspectiva geográfica a fim de enfatizar o aspecto espacial presente nestes embates. Nos cinco casos estudados que exibiremos a seguir podemos ver como eram tratadas essas questões e de que maneira elas proporcionavam transformações no porto.

Posto isto, investigamos minuciosamente a evolução cronológica da promulgação dos decretos que autorizaram o funcionamento das obras e a constituição da companhia. Pois essa legislação tratou de assuntos como: o direito de desapropriação concedido a DDPII, a mudança na Lei Geral de Docas, a definição do direito de concessão, o Estatuto da Companhia, a resolução definitiva da planta da doca e da extensão do cais[79].

Após esse levantamento comparamos as mudanças encontradas nos textos dos decretos com as plantas disponíveis, jornais e com o registro escrito por Rebouças em 1869 denominado *Melhoramentos do Porto do Rio de Janeiro. Organização das Docas de D. Pedro II (na enseada da Saúde e da Gamboa.)*[80]. Esse registro trata dos estudos de Rebouças para a realização das obras, da constituição da companhia, dos trâmites da petição na burocracia monárquica entre outras coisas. O cruzamento dos dados presentes nessas fontes nos possibilitou apresentar o quadro que se segue.

A partir das alterações sofridas pelo projeto original apresentado por André Rebouças em 1867 no Ministério da Agricultura podemos contar gradativamente a história da concorrência pelo território portuário na região do Valongo. Procuraremos descrever essas mudanças remetendo-as aos seus respectivos embates. Sendo assim, iniciamos pelas três principais transformações geográficas ocorridas no projeto DDPII.

A primeira alteração ocorrida foi a construção da rua Coelho e Castro (em roxo na figura 20). Logo depois e talvez a mais importante se deu com a construção do principal armazém da doca que ainda pode ser visto nos dias de hoje (Armazém nº 5). Ele limita-se pela rua Argemiro Bulcão (em amarelo na figura 20) a leste, pela Avenida Barão de Tefé/Praça Jornal do Commercio/Cais da Imperatriz (em verde na figura 20) a

---

[79] Toda essa legislação pode ser encontrada no site https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio

[80] REBOUÇAS, André. *Melhoramento do Porto do Rio de Janeiro. Organisação da Companhia das Docas de D. Pedro II.* Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869. Disponível em <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or1451407/or1451407.html> [Acesso em 12 03 2015] 10:37

oeste e ao sul seu limite é dado pela rua Coelho e Castro (em roxo na figura 20). Esse armazém se tornou uma estrutura central no sistema de armazenagem da DDPII. Mas isso somente aconteceu após alterações no projeto original, pois ao observarmos o mapa[81] de 1867 que foi anexado a petição de 13 de dezembro do mesmo ano com o objetivo de solicitar a concessão da companhia; podemos notar a sua ausência, assim como, da atual rua Coelho e Castro. A terceira mudança é constatada pelo aparecimento da rua Aníbal Falcão (em vermelho na figura 20). Ela começa na rua Sacadura Cabral (em azul na figura 20) e termina na rua Coelho e Castro (em roxo na figura 20) e não foi encontrada em plantas ou decretos da DDPII. Mas também será analisada por meio de outras documentações no intuito de estabelecer uma possível relação entre o seu surgimento e os embates ocorridos.

Sendo assim, a partir dessas três alterações geográficas (Armazém nº5, rua Coelho e Castro e rua Aníbal Falcão) investigaremos os processos decorridos até que compreendamos essas transformações e possamos elucidar suas motivações, consequências e atores envolvidos.

Primeiramente, abordaremos o caso da rua Coelho e Castro. Ela não existia no projeto aprovado pelo decreto nº 4492 de 23 de março de 1870 que havia sido protocolado em 13 de dezembro de 1867 no Ministério da Agricultura. Também é certo dizer que a aprovação da nova rua ocorre com a promulgação do decreto nº 4783 de 6 de setembro de 1871[82]. Esta é a primeira alteração no decreto nº 4492 que havia autorizado o projeto original e ela se deu apenas após um ano e meio. Outra relevante constatação é que essa mudança se deu em uma data muita próxima do dia previsto para a inauguração das obras da DDPII, 15 de setembro de 1871. O que teria motivado uma mudança como essa tão próximo a data da inauguração?

O lapso de tempo entre os decretos e a proximidade da segunda promulgação com a inauguração das obras apresenta-se a nós como indício de embates que se estabeleceram no período entre março de 1870 e setembro 1871. Mas o que os teria motivado? A análise da planta original de 1867 nos permite afirmar que a existência de um muro de 2,5 m de altura que separaria a nova doca dos demais estabelecimentos comerciais daquela localidade tornou-se o primeiro grande impasse entre a DDPII e os comerciantes da Rua da Saúde.

Este muro tinha por objetivo tornar a doca um lugar isolado e mais protegido de

81 Ver Figura 12 no capítulo 1.
82 Ver figura 21

roubos e contrabandos, como nos modelos europeus que vimos. Mas também desvalorizaria os estabelecimentos que tinham seus fundos voltados para a baía de Guanabara devido as atividades que desenvolviam. Consequentemente, isso facilitaria possíveis arrendamentos e desapropriações.

A construção do muro daria muitas vantagens a DDPII ante aos proprietários que ali se situavam, pois, a perda do valor comercial com a interdição do acesso a baía de Guanabara facilitaria a barganha. É possível que essa estratégia tenha sido adotada intencionalmente a fim de reduzir gastos durante os processos de desapropriação, pois aqueles imóveis não faziam parte do projeto inicial de Rebouças. Todavia se este era o objetivo, ele não foi alcançado como veremos a seguir.

O projeto gerenciado por Rebouças tinha o mesmo direto a desapropriação que aquele previsto pelo decreto nº 1664 de 27 de outubro de 1855 para os casos de implementação de ferrovias. Isto é, quando houve a promulgação do decreto nº 4492 de 23 de março de 1870, com a planta de 1867, os direitos de desapropriação estavam garantidos pelos dois primeiros artigos desta lei.

> Art. 1. As estradas de ferro, autorisadas por Lei e Decreto do governo Imperial não poderão ser executadas pelos Empresarios ou Companhias, à quem tiver sido incumbida a sua execução, sem que tenhão sido approvadas as respectivas plantas por Decreto.
> Art. 2. Pela approvação das plantas por Decreto entender-se-hão desapropriados, em favor dos Empresários ou Companhias incumbidas da construcção das Estradas de ferro, todos os prédios e terrenos comprehendidos, total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que foram necessários para a sua construcção, estações, serviço e mais dependencias.

Entretanto, dentre os outros doze artigos que compunham o decreto se estipulava, por exemplo, que o Empresário ou Agente da Companhia deveria requerer a citação em separado de cada proprietário, tutor ou curador, em caso de serem menores. Tal citação tinha por objetivo permitir que se nomeasse dois árbitros por parte dos citados a fim de realizassem a avaliação do terreno junto aos dois árbitros da companhia e um do governo em caso de não aceitarem a quantia proposta pela companhia. Por conseguinte, os proprietários, tutores ou curadores deveriam declarar a quantia pretendida e por meio de uma nova tratativa entre os árbitros procurariam ajustar a indenização.

Essa extensa regulamentação que possibilitava a negociação necessária ao ajuste das indenizações das desapropriações subentende que não foi fácil chegar a esses valores. Em nosso caso específico identificamos que uma das consequências da construção do muro era a desvalorização dos imóveis, contudo a atuação dos árbitros,

Figura 20 Google Maps 2017 [Av. Barão de Tefé 75] Disponível em: https://www.google.com.br/maps

Verde – Barão de Tefé/ Praça Jornal do Commercio/Cais da Imperatriz
Azul – Rua Sacadura Cabral (antes Rua da Saúde)
Amarelo – Rua Argemiro Bulcão (antes beco da Pedra do Sal)
Vermelho – Rua Anibal Falcão
Roxo – Rua Coelho e Castro

prevista em lei, permitia que os proprietários resistissem elevando os preços.

Consequentemente, em 17 de junho de 1871 iniciaram-se os planejamentos para a substituição do muro por uma rua. E em 20 de junho o novo projeto foi apresentado ao governo imperial. Anos mais tarde, ao publicar a memória *Porto de Commercio*, Rebouças reconheceu que a introdução da nova rua colocou o projeto DDPII no mais alto patamar de desenvolvimento assemelhando-se a intervenções feitas em docas como a de Nova Iorque. Uma rua como essa serviria como *via especial para os serviços de vehiculos e das vias férreas, que trazem ou levam as mercadorias*[83]. Mas nesta mesma memória fica evidenciado que a criação da rua não foi uma opção técnica e sim uma alternativa tática para recuperar os gastos feitos com as desapropriações;

> Não foram, porém, essas considerações theoricas, que em conduziram a esse aperfeiçoamento, que elevou o projeto das docas de D. Pedro II ao typo normal das docas modernas: foi simplesmente a necessidade de dar duas frentes aos prédios da rua da Saúde; de augmentar o seu valor e habilitar, destarte, a companhia a recuperar as grandes sommas, empregadas na sua desapropriação.(Revista do Instituto Polytechnico, 1875, pg 173 e 174)[84]

O alto valor pago nas desapropriações tornou necessário à companhia a recuperação dos valores aplicados na compra dos imóveis de forma que a abertura da rua Coelho e Castro objetivou integrá-los a lógica de funcionamento do projeto DDPII a fim reabilitar seu valor comercial.

Neste contexto, entendemos que a alteração do projeto foi motivada por derrotas que a companhia sofreu nos arbítrios indenizatórios negociados com os proprietários dos estabelecimentos da Rua da Saúde localizados no trecho entre o beco da Pedra do Sal e a Praça Municipal/Largo da Imperatriz[85].

Enfim, isso nos leva a acreditar que este confronto entre os proprietários e a companhia perdurou por todo o período compreendido entre março de 1870 e setembro de 1871 quando ocorreu a nova promulgação.

Contudo a dupla grafia que encontramos no nome da nova rua construída (Coelho e Castro – atualmente / Coelho de Castro – nos documentos antigos) nos levou a abrir um breve parênteses e fazer um questionamento: quem seria este homenageado em meio a esses embates?

Esta homenagem foi realizada ao senhor José Machado Coelho de Castro que avalizou o projeto DDPII quando ele era Inspetor da Alfandega durante a tramitação da

---

[83] Ver Revista do Instituto Polytechnico 1875 pg 173

[84] Idem ao anterior 173 e 174

85 Por uma questão de praticidade será usada apenas a nomenclatura Largo da Imperatriz para referir-se a esta localidade.

petição nos órgãos da burocracia monárquica. Depois que a petição foi aprovada, Coelho de Castro se tornou o maior acionista da companhia e um dos principais patronos da empresa.

Em linhas gerais, momentaneamente, essa é nossa resposta sobre quem é o homenageado. Entretanto também nos questionamos: Por que seu nome se encontra escrito de duas maneiras? (compare figuras 20 e 21).

Precisamos dizer que atualmente a rua está identificada como Coelho e Castro e isto no levou a pensar sobre qual grafia estaria errada ou mesmo se se tratava da mesma pessoa. Por isso resolvemos investigar mais um pouco.

Em pesquisa realizada no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro descobrimos que foi por meio do decreto nº 1165 do executivo municipal de 31 de outubro de 1917 que se oficializou Coelho e Castro como o nome atual da rua. Esse decreto é composto por dois pequenos artigos, mas uma série de considerações foram escritas no cabeçalho acima deles.

O tom das considerações redigidas nesse decreto evidencia que a iniciativa municipal em organizar os logradouros da cidade estava diretamente ligada a um elevado grau de desordem existente na identificação destes nomes:

> Considerando que não existe uma relação official dos logradouros publicos da Cidade com a respectiva nomenclatura official definitivamente acceita;
> Considerando que é reconhecidamente prejudicial aos interesses geraes do municipio e dos municipes em particular a anarchia ora existente em materia de vias publicas acceitas ou não pela municipalidade; algumas com acceitação parcial, outras dependendo de execução de obrigações contrahidas por termos assignados para acceitação definitiva, outra, enfim, abertas em desacordo com a legislação municipal em vigor;
> Considerando que além dos inconvenientes apontados occorre o da irregular e desordenada nomenclatura das vias publicas, que parece não ter obedecido a nenhum cirterio nas escolhas das denominações; as quaes, ou são demasiado extensas, prejudicando a precisão e clareza das indicações; ou nada exprimem, com relação à Cidade, quanto aos nomes ou acontecimentos que deveriam perpetuar; ou se repetem em multiplicatas inuteis e extremamente prejuciaes à determinação exacta dos logradouros a que se referem; ou, finalmente; foram os seus nomes tradicionalmente conhecidos que o povo repete a cada instante mudados por outro que só existem nas placas cuja inscripção ninguém enuncia, continuando os antigos a serem os indicados a todo momento;
> Considerando que é de urgente necessidade modificar esse estado de cousas; reduzindo a extensão das denominações a dous nomes, no maximo, salvo casos muito excepcionaes; acabando, tanto quanto possível com as multiplicatas de nomes, conservados apenas aqueles que se referirem a especies differentes de logradouros; restabelecendo as denominações antigas, tradicionalmente conhecidas, de certas ruas da cidade; as quaes, apesar das modificadas, persistiram no uso comum da população;
> Considerando que para esse fim especial se procedeu uma revisão geral, tão

minuciosa quanto possivel, das vias puublicas da cidade.[86]

As declarações de que existe uma *anarchia* prejudicial ao município e aos municipes, que há "nomes tradicionalmente conhecidos que o povo repete a cada instante mudados por outro que só existem nas placas cuja inscripção ninguém enuncia" e assim por diante são elementos significativos para acreditar que 46 anos após o decreto de criação da rua Coelho de Castro sua memória estivesse perdida.

Embora o decreto nº 1165 procurasse resolver a *anarchia* existente nos logradouros da cidade, infelizmente, neste momento o nome da rua passou a ser grafado errado oficialmente. E apesar de presentemente esta memória estar perdida, não nos resta dúvida de que a grafia correta deveria ser Coelho de Castro por se referir ao importante acionista da DDPII. Sanada essa questão, podemos fechar este parêntese e retomar a análise das regiões em disputa no Valongo.

A próxima localidade que sondaremos será aquela que hoje conhecemos como rua Aníbal Falcão. A partir da sobreposição das imagens da figura 21 e da figura 20, por meio de um sistema de informação geográfica computadorizado, georreferenciamos essas posições. Desta forma, apesar da margem de erro, observamos que a referida rua ocupa um lugar que antes era reservado para determinados estabelecimentos no meio do quarteirão. Fundamentado nesta informação e voltados a eliminar a margem de erro buscamos dados contidos no Almanak Laemmert, no Jornal do Commercio, na planta anexada ao decreto nº 4783 de 1871 e na Revista do Instituto Polytechnico para realizar a descrição que faremos a seguir. Essa metodologia possibilitou-nos identificar cada imóvel daquele quarteirão no ano de 1871 a fim de recuperar o histórico da localidade associando georreferenciamento e fontes documentais.

Primeiramente descobrimos que durante a obra de construção da DDPII foram arrendados trapiches a fim de prover renda aos acionistas e pagar os custos da construção. Foram três os trapiches arrendados: Pedra do Sal, Portas e Bastos[87]. Todos situavam-se na Rua da Saúde. Mas o Pedra do Sal e o Portas estavam entre o beco da Pedra do Sal e o Largo da Imperatriz, ou seja, no trecho que agora é analisado. Segundo o Almanak Laemmert o trapiche Pedra do Sal se encontrava entre os números 76 e 82 da Rua da Saúde e o Portas ocupava os números de 98 a 100. Tais dados se harmonizam com as informações inscritas na figura 21.

86 Notação 19. 1. 1. Legislação: Decretos Executivos. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
87 Conforme Almanak Laemmert 1872

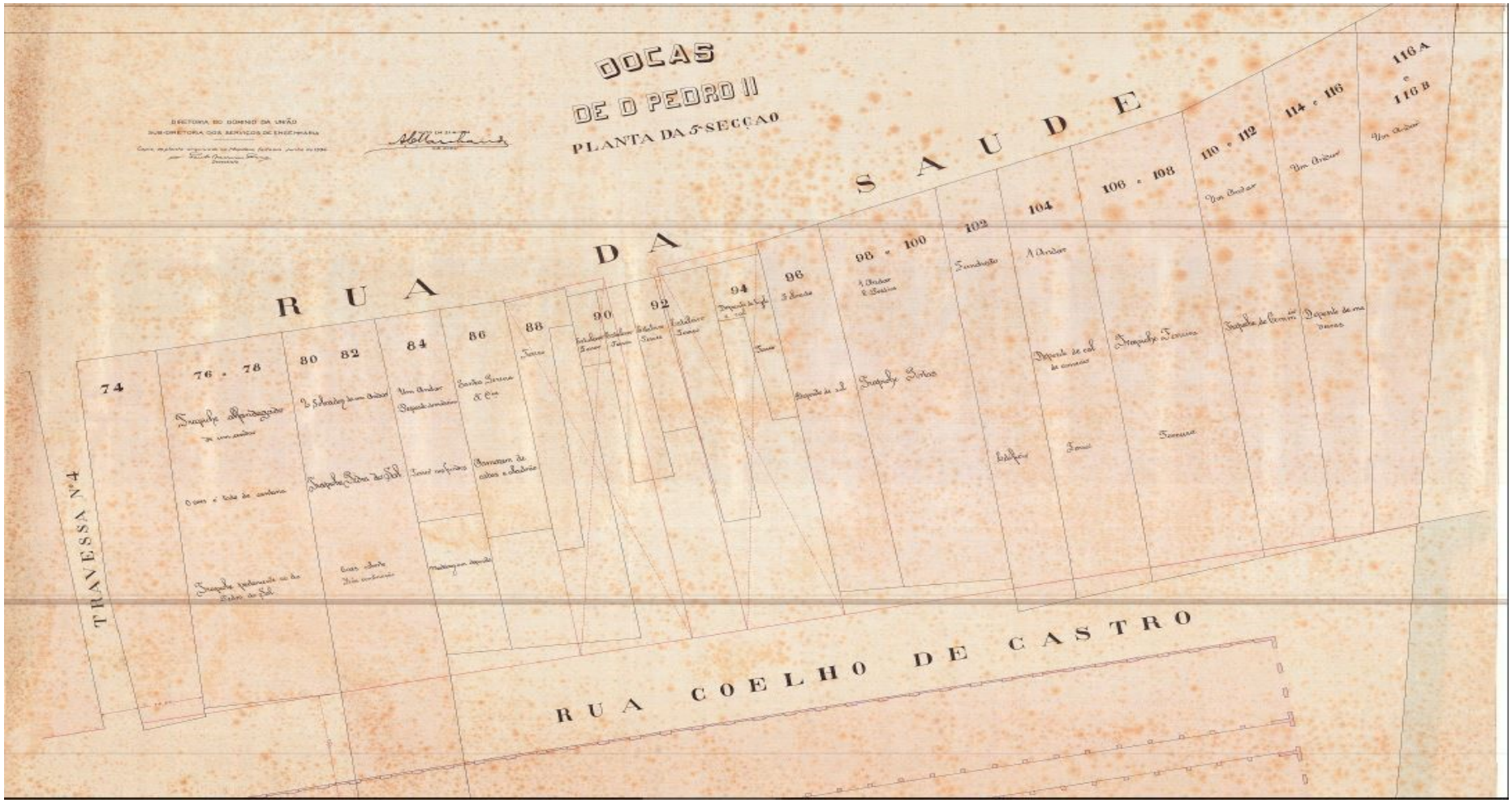


Figura 21 Planta das Docas Dom Pedro II. 1871. Planta da 5ª Seção. Acervo da Superintendência do Patrimônio da União SPU/RJ

Entre os referidos trapiches havia cinco depósitos e quatro estaleiros dos quais um ainda não possuía notícia de desapropriação e nem de arrendamento, ao menos até 20 de dezembro de 1871. Pois naquela data, Delmiro José da Costa, queixou-se nas páginas do Jornal do Commercio de uma quebra de acordo por parte de André Rebouças. Segundo José da Costa tratava-se de um acerto em que a companhia teria se comprometido a não realizar o estacamento das Docas Pedro II, porque este procedimento impediria que um navio que estava sendo produzido no estaleiro fosse lançado na baía de Guanabara em janeiro do ano seguinte. No entanto, as estacas foram lançadas desde o trapiche Pedra do Sal até o Portas impossibilitando o lançamento do vapor conforme solicitado.[88]

Sendo assim, entendemos que diante das dificuldades em implementar as desapropriações legalmente previstas e os arrendamentos necessários, a companhia pretendeu impor sua hegemonia no local assumindo "táticas alternativas". Isso já havia ocorrido no caso da criação da rua Coelho e Castro e permaneceu acontecendo em outros casos. Esse tipo de estratégia fez com que o estaleiro tivesse sua saída interditada pelas estacas obrigando-o a transferir suas atividades para a Rua da Saúde nº184 a partir do ano seguinte conforme o Almanak Laemmert.

Uma outra informação relevante sobre esta localidade foi publicada no Jornal do Commercio, em forma de denúncia anônima, em 21 de setembro de 1871. Desta vez a reclamação pautava-se na compra dos estabelecimentos entre os números 88 e 94 por valores exorbitantes. A queixa era agravada pelo fato destes terrenos pertencerem a sogra de José Machado Coelho de Castro. Tal publicação visava alertar aos demais acionistas de possíveis gastos indevidos feitos pelo gerente da companhia, André Rebouças, em benefício de seu maior acionista.

É interessante observar que se comparamos as datas entre as publicações apresentadas notamos que este tipo de uso da imprensa era praticamente incessante. Entre a publicação de Delmiro José da Costa e a denúncia anônima acima citada, que era republicada esporadicamente, havia um intervalo de apenas alguns meses. Esses eram apenas parte dos diversos ataques sofridos e respondidos no mesmo jornal durante a implementação da companhia.

Neste momento não entraremos no mérito da veracidade da denúncia, contudo interessa-nos constatar a aquisição desta localidade. Assim sendo trouxemos uma outra

[88] Jornal do Commercio de 20 de dezembro de 1871.

fonte que confirma essa informação:

> quasi no meio do quarteirão da rua da Saúde, situado entre a praça Municipal e a rua da Pedra do Sal […] com uma frente para a rua da Saúde e outra para a nova rua Coelho de Castro [...] Projecta ahi construir o engenheiro André Rebouças um vasto edifficio *[sic]*(Revista do Instituto Polytechnico 1876)[89]

Esta citação é parte de um registro de memória produzida por Rebouças, publicado na Revista do Instituto Polytechnico e que confirma a aquisição dos imóveis que estavam no meio do quarteirão com o objetivo de substituí-los por um edifício. Este novo estabelecimento teria o propósito de servir como entreposto central para preparação e armazenagem de café. No entanto, não foi possível a companhia alcançar esta meta e a construção neste terreno não se realizou, certamente, devido as constantes proibições de embarque de café sofridas pela empresa durante sua existência. Desta maneira, o conjunto de imóveis que antes ocupava a localidade e que fora destruído para a construção de um grande entreposto de café deu lugar a um grande terreno que nunca teve seu projeto concluído.

Anos mais tarde, após a saída de Rebouças da gerência da DDPII encontramos mais um registro sobre esta localidade. Em seu diário no dia 12 de dezembro de 1878 a Câmara Municipal havia votado que se denominasse rua André Rebouças àquela que ligava a Rua da Saúde a fachada central do Armazém nº5 da Doca D. Pedro II.

Sendo assim, podemos concluir que a rua que hoje é conhecida como Aníbal Falcão teria sido inicialmente uma área composta pelos quatro estaleiros pertencentes a sogra de José Machado Coelho de Castro acrescido do estabelecimento que fora utilizado por Delmiro José da Costa. Por conseguinte, a companhia adquiriu estes imóveis com a finalidade de construir um entreposto de café. Mas devido as disputas pelo armazenamento deste produto e pelas dificuldades sofridas pela companhia o entreposto acabou não sendo realizado. Assim sendo, o espaço em questão acabou por se tornar um acesso entre a Rua da Saúde e o Armazém nº 5 devido a sua inutilidade. Enfim, no ano de 1878, quando a companhia já havia sido arrendada pelo poder público, este espaço se destinou a criação de uma rua denominada André Rebouças que posteriormente se chamaria Aníbal Falcão.

89 Revista do Instituto Polytechnico 1876.

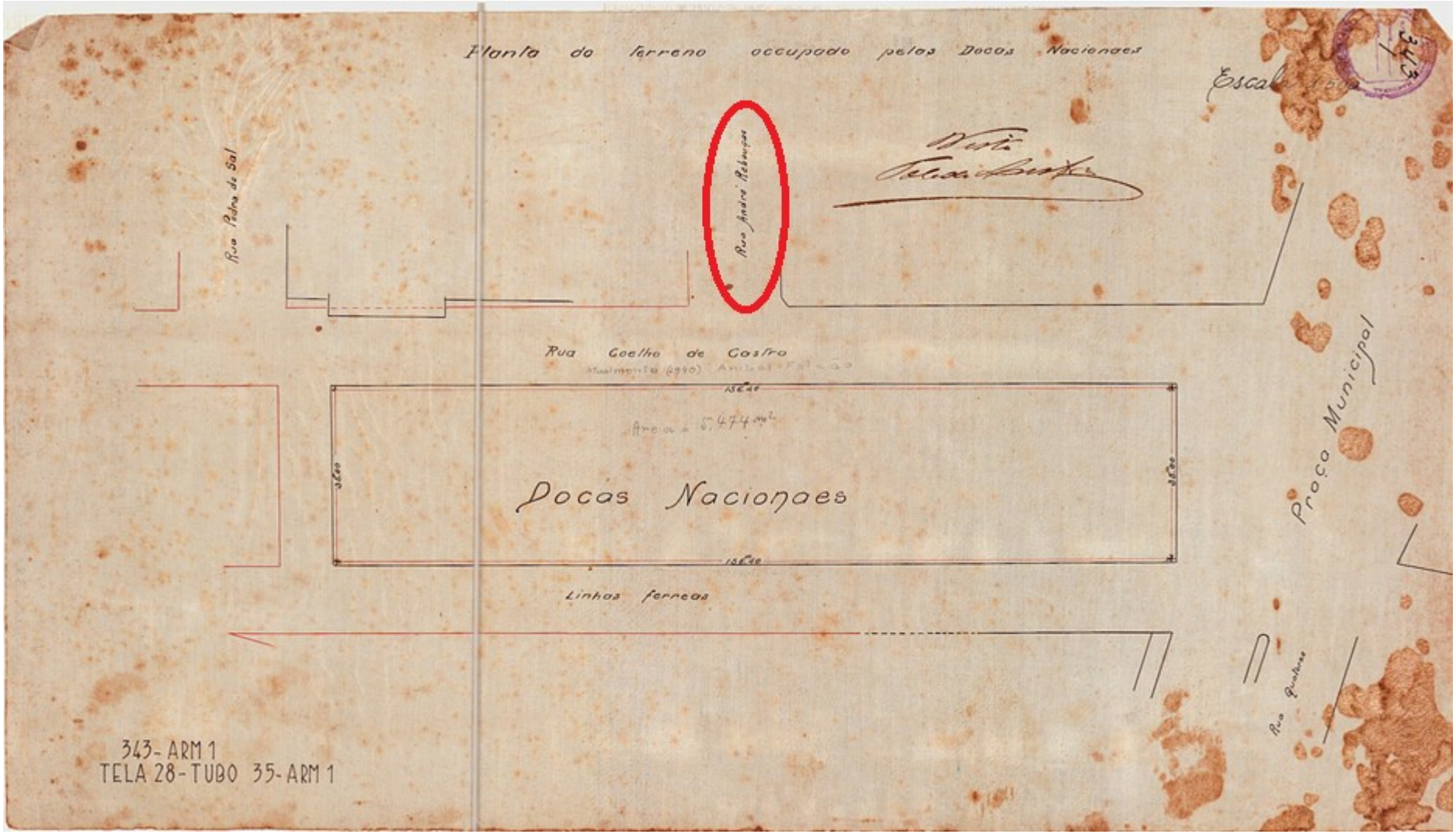


Figura 22 Planta do terreno ocupado pelas Docas Nacionais. Acervo da Superintendência do Patrimônio da União SPU/RJ

A terceira alteração do projeto original de 1867 também se processou em um ambiente similar a este que acabamos de descrever. Tratou-se do surgimento do Armazém nº 5. Nós sabemos que este armazém não seria o armazém principal da DDPII. Na verdade, a ideia inicial era realizar um grande armazém no Largo da Imperatriz que se chamaria Armazém Central. No entanto, o uso deste logradouro público por parte do projeto de Rebouças se constituiu em uma questão litigiosa entre a companhia e a Câmara municipal e deixou vestígios no diário do engenheiro e no jornal da época.

A narrativa do Jornal do Commercio no dia seguinte a inauguração das obras da DDPII, 16 de setembro de 1871, é marcada pela grandiosidade do evento. Entre os convidados estavam importantes pessoas da corte imperial, ministros e diretores da companhia. O Largo da Imperatriz estava adornado, havia um palanque onde foi realizado um discurso inaugural para a obra e um malhete de ouro foi entregue ao Conde d'Eu pelo engenheiro André Rebouças. No Largo, além da mesa imperial, havia três mesas de 50 talheres cada uma franqueada aos convidados. Até este momento acreditava-se que o Armazém Central seria instalado no Largo da Imperatriz.

O uso do Largo da Imperatriz, a construção do muro de 2,5 m de altura, os arrendamentos e as desapropriações eram questões primordiais no projeto original os quais remeteriam os demais estabelecimentos da rua da Saúde a um significativo isolamento das atividades portuárias. Na circunstância de inauguração das obras não se vislumbrava a mínima hipótese para construção do Armazém nº 5 e isto pode ser constatado muito recentemente pela confirmação do local de lançamento da pedra fundamental da DDPII durante a cerimônia.

Esta pedra foi encontrada durante escavações das obras do projeto Porto Maravilha em 2016 a 60 metros de onde se edificou o Armazém nº 5. A descrição e análise desta descoberta arqueológica foi publicada na revista dos Anais do Museu Paulista:

> Por razões técnicas da obra, foi feito um desvio para dentro da área da praça, tendo essa nova trincheira alcançado 28,40 m de comprimento, 1,50 m de largura e 1,0 m de profundidade. No decorrer dessa escavação, foi encontrado um grande bloco retangular de granito finamente lavrado, em frente ao nº 105 da av. Barão de Tefé e junto ao meio-fio da Praça Jornal do Commercio, a 2,50 m de profundidade. Sobre o bloco de granito lavrado, foram incrustadas as iniciais DDPII, em mármore preto e branco; e no alto, à esquerda, a data 15-09-1871. No centro do bloco, um recorte quadrado na pedra, medindo 0,35 x 0,35 m, sinalizava a existência de um compartimento interno, selado por uma tira de metal para impedir sua abertura. O bloco foi progressivamente escavado à toda volta, de modo a ser exposto em sua totalidade, e também para verificar se a peça estava isolada ou associada a alguma estrutura. Após a sua exposição total, foi constatado que não havia outras evidências senão o bloco, cabendo então proceder a sua identificação.[...] Após rápida investigação, foi verificado que se tratava da pedra fundamental do edifício das Docas D. Pedro II, situado na quadra seguinte da Av. Barão de Tefé, próximo ao Cais da Imperatriz, a cerca de 60 m do local do achado. Essa grande distância é pouco usual, já que pedras fundamentais são em geral colocadas acima das fundações de

> uma construção, e não tão afastadas dela. Por ora é desconhecida a razão desse distanciamento, que pode ter sido decorrente de um açodamento em lançá-la, ainda que fora do lugar de praxe. (LIMA, SENE, SOUZA, 2016)

Embora a razão do distanciamento seja desconhecida pelos produtores do artigo, fica evidente que a descrição técnica do achado não deixa dúvida que a pedra se encontrava distante do futuro local do Armazém nº 5.

Naquela circunstância acreditava-se que o lançamento da pedra fundamental estava sendo realizado para a construção do Armazém Central que ocuparia o Largo da Imperatriz e por isso ela foi encontrada no seu cerne. Essas informações somadas àquelas atinentes ao projeto original da DDPII explicam a instalação da pedra no local onde ela foi encontrada, assim como, confirmam que até a data da inauguração da obra não se esperava que intervenções por parte do poder público fossem acontecer.

Todavia, além do embargo realizado pela Câmara municipal em 15 de setembro de 1871, no dia seguinte alguns funcionários foram presos ao tentar dar prosseguimento aos trabalhos. A soltura dos funcionários só ocorreu no dia 20 de setembro segundo o Jornal do Commercio. Em 27 de novembro, enfim, quase dois meses e meio após a cerimônia de inauguração, o embargo caiu e fora dada autorização para o início das obras. Mas o uso do Largo da Imperatriz foi interditado definitivamente à DDPII.

A autorização para enfim dar início às obras em novembro de 1871 não representou uma retomada nos planos idealizados por Rebouças, pois foi necessário realizar mais uma reconfiguração no projeto. Essa nova intervenção por parte do poder público retirando o Largo da Imperatriz da companhia teve como contrapartida a autorização para criação, em área de aterro, de um espaço proporcional ao que foi perdido. O lugar escolhido para construir esse aterro foi, justamente, onde hoje se encontra o Armazém nº 5 e a rua Coelho de Castro.

Diante desta conjuntura, Rebouças embarcou para sua segunda viagem à Europa em agosto de 1872. O aterro e o cais da doca ainda estavam em construção naquela ocasião. Por conseguinte, a concepção do até então inexistente Armazém nº 5 ocorreria durante a viagem, entre novembro e dezembro daquele ano, em parceria com o engenheiro Louis Barret responsável pelas docas de Marselha[90]. Destarte, a despeito da aprovação do decreto nº 4492 em março de 1870 e das alterações sofridas, a inexistência de uma estrutura física que possibilitasse o funcionamento da doca em agosto de 1872 em muito complicava a situação da companhia. O projeto era visto como inexequível e a companhia era normalmente acusada de

[90] Revista do Instituto Polytechnico 1876 pg 36 a 38.

ser um monopólio de trapiches arrendados em benefício de Rebouças e dos acionistas.

A escolha que realizamos de apresentar, sob perspectiva geográfica, essas três grandes alterações sofridas pelo projeto DDPII nos permitiu compreender os papéis desempenhados pelos atores implicados neste processo e as causas de tais mudanças espaciais. No entanto, como mencionado, ainda nos restam dois casos estudados os quais permanecem sob o enfoque espacial, entretanto, eles possuem um aspecto específico que enriquece o nosso foco analítico. Isto é, estes casos além de versarem sobre concorrências pelo uso da zona portuária, exibem os atores envolvidos exercendo de forma cumulativa as funções de proprietário e/ou comerciante com aquela de engenheiro.

Esse elemento cumulativo das funções sociais nos permite compreender como estes engenheiros se organizavam diante do ideário de modernização mundial reafirmando suas condições de proprietário e comerciante diante da reconfiguração das teorias e técnicas da engenharia. A mentalidade empreendedora, comercial e, no mínimo, egocêntrica destes engenheiros faziam com que eles se acreditassem como representantes do progresso e da modernidade.

> Indenização?! Nem um cetil!
> Não preocupe o seu espírito com isso, um só instante!
> Hei de desapropriar o prédio e mandá-lo mudar com suas máquinas!
> Victor Hugo assim ensina, que o cocheiro do carro do progresso não deve olhar para quem pisa em seu caminho
> Quero fazer a sua fortuna.
> Obrigando a mudar-se dali, onde se acha acanhado, você montará um estabelecimento em maior escala!" (SANTOS, 1985, pg 178)

A citação acima feita por Rebouças durante seus embates com Antonio Gomes Mattos Junior que conheceremos a seguir é o melhor exemplo do que acabamos de descrever. Pois seu entendimento a respeito das desapropriações subentende que o malefício proporcionado por seu projeto aos seus oponentes é apenas aparente. Portanto, as consequências dos ganhos provenientes de seus planejamentos, ainda que não compreendidos pelos demais engenheiros, seria inevitável.

Posto isto, apresentamos Antonio Gomes de Mattos Junior, citado por Sydney dos Santos na obra *André Rebouças e o seu Tempo,* como o mais ferrenho proprietário a resistir ao projeto que denominou de monopolista. Ele é filho de Antonio Gomes de Mattos comendador estabelecido no município de Maricá, possuidor de mais de *duzentas braças de terras*, figura relevante do partido liberal e major aposentado sem remuneração pelo Ministério da Guerra em 20 de outubro de 1855[91]. Pai e filho eram figuras de prestígio na capital monárquica.

[91] Segundo Jornal do Commercio de 1855 edição 296.

Mattos Júnior teve sua formação em engenharia realizada na Marinha, em 1850 era Guarda Marinha e em 1855 foi estudar na Europa especializando-se em máquinas a vapor. Ao retornar em 1856 começou a trabalhar no Arsenal de Guerra, função que exerceu até 1863, no entanto, a partir do ano de 1859 em concomitância a esta atividade exerceu aquela de engenheiro da Companhia Brasileira de Paquetes à Vapor[92] (CBPV).

No ano de 1864, não mais como diretor das oficinas de máquinas do Arsenal de Guerra, recebeu a condecoração de oficial da Ordem da Rosa pelos bons serviços prestados naquela função. Sua trajetória seguiu-se na CBPV até 1867 quando se tornou sócio e gerente das oficinas de Jonh Maylor na Rua da Saúde nº 136[93]. A mesma oficina que preparou todo maquinismo necessário a obra da DA. Neste momento os destinos de Rebouças e Gomes de Mattos Júnior se encontraram definitivamente.

A contar do mesmo ano os engenheiros que possuíam trajetória acadêmicas similares voltaram seus focos para o Valongo a fim de constituírem, como empreendedores, projetos muito ambiciosos. Mattos Junior era um pouco mais velho.

Os planos de Rebouças já foram apresentados. Entretanto, quanto a Mattos Júnior, depois de ter chefiado as oficinas de máquinas do Arsenal de Guerra encerrou sua carreira militar e assumiu a condição de engenheiro da CBPV. Mas ainda assim ele seguiu em seus planos e lançou-se em dois novos empreendimentos. O primeiro deles foi o estabelecimento de uma sociedade com as oficinas de John Maylor em 1867 situada inicialmente no nº 136 e depois expandindo-se para outro ponto da Rua da Saúde[94]. Em 1873 assumiu a função de secretário da Companhia de Navegação Transatlântica. Essas duas últimas atividades intensificaram os confrontos nas páginas do Jornal do Commercio entre Rebouças e Mattos Júnior que tinha suas atividades sendo desenvolvidas na área afetada pelo projeto da DDPII.

Em 16 de setembro de 1871, dia seguinte a inauguração das obras da DDPII, Mattos Junior deu início a uma série de publicações acusando o projeto de monopolista e apelando a Regente imperial para que interviesse em defesa dos proprietários dos estabelecimentos onde ocorreriam as desapropriações:

> V. A. Imperial, futura imperatriz do Brazil, e por justos motivos esperança da nação, appareceu pela primeira vez em publico, na sua qualidade de Regente, para solenisar este acto oriundo de flagrante violação da constituição do Imperio. *[sic]* (Jornal do Commercio 16 de setembro de 1871.)[95]

Através deste trecho podemos constatar que a presença de Princesa Isabel em sua primeira

[92] Itens 6 e 7em vermelho na figura 11.
[93] Item 4 em vermelho na figura 11do capítulo 1.
[94] Itens 4 e 5 em vermelho na figura 11 capítulo 1.
95 Jornal do Commercio 16 de setembro de 1871.

aparição pública durante sua primeira gestão regencial conferia um elevado grau de importância a obra da DDPII. Mas em contrapartida também reconhecemos os limites deste poder imperial, pois isso não inibiu e nem interferiu o meirinho da Câmara Municipal em realizar a entrega do embargo à obra da doca durante a cerimônia. Entretanto, mais relevante para nós é apontar como cada engenheiro fez uso destas relações de poder a fim de defender seus interesses. Enquanto Rebouças organizou uma cerimônia convidando tais celebridades, Mattos Junior cobrou um reposicionamento baseado em seu próprio entendimento das leis constitucionais.

A partir da perspectiva que adotamos estas circunstâncias não podem ser tomadas isoladamente, principalmente se consideramos que esse evento ocorreu a treze dias da assinatura da Lei do Ventre Livre pela mesma Princesa Isabel. Esses fatos que tomaram as páginas dos diversos jornais a partir de diferentes abordagens ora apoiavam ora criticavam a adequação da agenda imperial ao novo ideal de modernidade. É neste sentido que entendemos que o exercício cumulativo das funções de engenheiros, comerciantes e empresários intensificavam as disputas.

No Jornal do Commercio é possível encontrar muitos antagonistas que utilizaram a coluna “a pedidos” para se queixar do projeto da DDPII. Os artigos de Mattos Junior continuaram a ser publicados entre 16 de setembro e 19 de novembro de 1871 de forma anônima com o sinal “***” no lugar da assinatura, mas acabaram por ser reunidos em um pequeno volume, sob o título: *As docas de D. Pedro II ou Monopólio de Trapiches* revelando assim sua identificação (SANTOS, 1985, pg 178).

Seus artigos apresentavam, entre outras coisas, contestações ao discurso inaugural das obras, duras críticas a detalhes técnicos e suspeitas acerca das movimentações de ações da companhia. Pois enquanto engenheiro e empresário deu-se o direito de analisar tudo que representasse uma ameaça aos seus interesses e que expusesse qualquer fragilidade da DDPII. Dessa forma se colocou como representante dos proprietários dos estabelecimentos que seriam desapropriados, deu apoio ao embargo da Câmara as obras, se tornou um crítico ferrenho às alterações propostas à construção de molhes perpendiculares em madeira ou ferro e realizou uma petição solicitando outro embargo a obra para submetê-la a uma comissão de engenheiros que avaliariam a alteração no projeto (molhes de ferro).

Depois das primeiras publicações realizadas entre setembro e novembro, outras surgiram esporadicamente. A última se deu no dia que Rebouças embarcou em viagem para a Europa. Neste artigo considerou encerrada as discussões, embora não tenha obtido êxito no novo embargo pretendido. Contudo, por entender que os direitos dos proprietários estavam

assegurados considerou que este era o ponto final.

A partida de Rebouças encerrou, mesmo que temporariamente, as discussões entre os engenheiros. Mas a despeito da viagem a obra não foi interrompida e em 06 de dezembro de 1872 ocorreu a inauguração da 1ª Seção das obras hidráulicas da DDPII onde houve a entrega do cais e parte do aterro concretado. Porém desta vez a cerimônia majestosa aconteceu sem a presença de qualquer figura do poder público, assim como, sem André Rebouças que se encontrava na Europa. Sua ausência não passou despercebida, pois durante o acontecimento foi-lhe prestada uma homenagem por meio da apresentação de uma tela pintada a óleo que após o evento foi entregue ao seu pai, Antonio Rebouças.

Antes de nos debruçarmos em nosso quinto e último caso gostaríamos de lembrar que o contexto por nós analisado confere um protagonismo inegável a engenharia moderna e ao seu discípulo, o engenheiro. Sua função é buscar materializar um novo padrão de cidade que remeta a uma nova concepção de urbanidade. Como dissemos no capítulo anterior, pois tratava-se da mudança de um mundo rural para um mundo urbano (HOBSBAWM, 1977, 27). Mas o protagonismo a que nos referimos não se estabeleceu de maneira pacífica. E como vemos neste capítulo quando a figura do engenheiro se confundia com aquela de comerciante ou de empresário a intensidade belicosa entre eles no campo de batalha se tornava maior. Seus enfrentamentos se davam desde o patamar mais pragmático de seus projetos até atingir um nível de embate em que confrontavam suas percepções acerca daquilo que pensavam ser a condição ideal de vivência e sociedade. É o que veremos brevemente a seguir e mais detalhadamente no próximo capítulo.

A ligação que se fazia necessária entre o porto e a EFDPII, por meio do serviço ferroviário, foi o palco perfeito para intensos debates acerca da percepção do direito de usar o espaço portuário e para encerramos nossa análise. Essa concorrência se deu entre as companhias: Empresa Metropolitana e Doca Dom Pedro II. Aquela representada pelo engenheiro e empresário Mariano Procópio Ferreira Lage e seus sócios Antonio Bulhões e Honório Bicalho, enquanto esta última foi defendida por Rebouças.

Mais uma vez os envolvidos aspiravam algum tipo de serviço nos bairros da Saúde e da Gamboa e a extensa troca de acusações nas páginas dos jornais se sucederam. A nova doca era apontada como uma estrutura mal planejada e monopolista que afetaria o direito daqueles que desejavam usufruir daquela localidade. Insistimos neste tipo de argumentação cientes que isso não nos faz esgotar o assunto nem temos esse objetivo. Entretanto, além dos papéis desempenhados pelos atores envolvidos temos a chance de exibir o papel estratégico da imprensa como um espaço onde se procurou legitimar os discursos que garantissem os

direitos das partes envolvidas nesses embates.

Sendo assim, apresentamos Mariano Procópio Ferreira Lage que afora ser um engenheiro originário da cidade de Barbacena também se destacava pela atuação empresarial em grandes projetos como a primeira pavimentação de uma estrada no país (Estrada União Indústria), por sua sociedade com Rebouças nas companhias de Docas da Alfândega e de Dom Pedro II e pela participação acionária na Estrada de Ferro Dom Pedro II. Nesta última sociedade ele tinha por objetivo explorar o serviço de integração entre a estação ferroviária Central do Brasil e a estação portuária. Para isto desejava criar a Empresa Metropolitana explorando os direitos da EFDPII. Nesta circunstância sua versatilidade o colocou em direta oposição a Rebouças.

Esta conjuntura dispôs os ingredientes necessários às trocas de farpas. Pois tínhamos engenheiros que pautados em modernos ideais liberais procuravam se respaldar no pressuposto imprescindível do direito de propriedade intelectual com o objetivo de comprovar seu direito de concessão. Apoiados neste conceito iniciaram uma quase epopeia nas páginas do Jornal do Commercio em 17 setembro de 1871[96] a fim de demonstrar a quem pertencia a originalidade da ideia de realizar a exploração da interligação ferroviária entre o porto e a Central.

Para defender sua anterioridade, Rebouças recorreu, inicialmente, a sua memória *Estudos de Portos do Mar* que havia sido publicada em maio de 1862 no Correio Mercantil e no Diário Oficial. Desta forma tentava mostrar que sua iniciativa ocorrera antes da participação de Procópio, Bulhões e Bicalho na administração da EFDPII em 1867 durante a gestão de Bento Sobragy. Crédulo de sua antecedência, afirmava que seus opositores se associaram a estrada de ferro para ter primazia sobre a concessão em questão e exercer um monopólio do transporte, armazenamento e beneficiamento do café sob proteção do governo. Então, além de tentar comprovar sua anterioridade, ele apresentou duras críticas técnicas e financeiras ao projeto da Empresa Metropolitana reafirmando que o "direito de prioridade é o direito de prioridade"[97] e que esse direito cabia a DDPII "patenteado" pelas publicações realizadas no Diário Oficial 1862.

A resposta de Bicalho, sócio de Mariano Procópio, pautou-se também na comprovação da anterioridade da produção intelectual que, consequentemente, remeteria ao direito de prioridade sobre a concessão desejada. Logo, ele afirmou que por circunstâncias econômicas o projeto não foi realizado anteriormente, mas que isso não se relacionava a qualquer

[96] Interessante observa que esta publicação se iniciou um dia após aquelas de Mattos Junior.
[97] Ver Jornal do Commercio de 17 de setembro de 1871.

desconhecimento ou desinteresse em realizá-lo. Pois a EFDPII já teria sido projetada com uma estação terminal marítima em 1855. Contudo ele não se limitou a esta assertiva e valeu-se do poder econômico e social dos peticionários da projetada companhia Metropolitana para respaldar suas pretensões, pois entre eles estavam o Barão de Mauá, o Barão da Lagoa e Ferreira Lage. Seu objetivo era dar mais credibilidade a Empresa Metropolitana valendo-se do *status* dos seus sócios. Não obstante, isso não foi o suficiente para Bicalho que dotou sua narrativa de um tom irônico ao afirmar que com tão ilustres representantes isso lhes permitiria "a certeza de não sermos embargados quando tivermos de tornar nossa concepção uma realidade"[98]. Esta afirmação fazia referência ao recente embargo da Câmara Municipal à DDPII.

Rebouças não se silenciou e na publicação seguinte indicou que se houvesse outra concessionária além da DDPII com direito a tal concessão esta seria a Companhia Locomotora, pois sua petição datava de 1861 e o decreto que permitia seu funcionamento era de 1865. Bicalho por outro lado, reafirmou na sequência, por meio de documentos, que o planejamento do seu ramal de ligação era mais antigo que os planos de Rebouças e da Locomotora, pois datavam de 1855. Também sustentou que a concessão da Locomotora era provisória e complementar não sendo concorrente com o percurso proposto pela Metropolitana. Quanto ao suposto monopólio do café sob proteção do governo, Bicalho rechaçou a argumentação dizendo que sua companhia se voltava a um perfeito exercício do livre comércio; enquanto a companhia da DDPII representaria um "monopólio dos trapiches das enseadas da Saúde e da Gambôa, ligado ao da estrada de ferro D. Pedro II"[99]. E dessa forma os antagonistas seguiram se sustentando nas páginas do jornal quase diariamente apresentando documentos e fatos para justificar seu direito sobre a concessão baseado na propriedade intelectual e por vezes na crítica ao modelo do projeto adversário.

Entre essas publicações começaram a aparecer textos menores, uns anônimos e outros não, se posicionando diante da celeuma. Uns apoiavam a DDPII e outros a Metropolitana. Dentre estes gostaríamos de destacar aquele que consideramos o mais ousado e curioso. Trata-se de um texto em francês assinado por *M.M.*[100] que no intuito de conferir originalidade ao projeto de Rebouças chegou ao ponto de atestar que sua carreira de engenheiro de docas fora planejada desde sua chegada ao Rio de Janeiro em 1846 com oito anos de idade. Logo, os planos que em um futuro remoto seriam implementados por Rebouças teriam sido

[98] Ver Jornal do Commercio de 19 de setembro de 1871.
[99] Jornal do Commercio de 27 de setembro de 1871.
[100] Jornal do Commercio de 26 de setembro de 1871.

orquestrados pelo médico de suas majestades, o Dr. Meirelles, e pelo seu amigo, o Conselheiro Antonio Rebouças, pai de André. Argumentos como estes fazem-nos pensar que tão importante quanto a obtenção do direito a concessão era a comprovação de sua legitimidade. Neste sentido o jornal desempenhava uma função central na medida que seus leitores passavam a orbitar de maneira polarizada entorno dessas questões e, consequentemente, se sentiam compelidos a posicionar-se.

Por isso tais disputas se tornavam intermináveis, pois sempre havia a possibilidade de se retomar a mesma argumentação a partir de uma nova temática ainda não explorada. Foi justamente o que aconteceu quando Rebouças procurou reforçar princípios liberais antimonopolistas ao continuar a tradução de um texto holandês que começara a publicar no dia 24 de setembro. Seu objetivo com esse texto era confirmar a ideia de similaridade entre os projetos da Sociedade Comercial Neerlandesa e a Empresa Metropolitana. A companhia holandesa seria um exemplo errôneo de comércio monopolista que sob proteção do governo exercia suas atividades por meio de consignação forçada tendo o café como principal produto. Isso nos fez subentender que para além da preocupação com o direito de concessão e com a legitimidade da propriedade intelectual havia uma intensa defesa dos direitos sobre o transporte e armazenamento do café.

Enfim, uma discussão que se iniciou pautada no direito a propriedade intelectual a fim de legitimar o direito de concessão do espaço portuário terminou por preocupar-se em evitar o desenvolvimento de uma atividade monopolista do principal produto de exportação brasileira naquele período. Acreditamos que todos os direitos defendidos nesse debate tinham grande importância, mas o grande objetivo de ambas as partes era o exercício do monopólio. Todavia diante da impossibilidade momentânea em exercê-los deram-se por satisfeitos com o compartilhamento da atividade, como podemos observar no registro deixado por Rebouças em seu diário:

> O Barão da Lagôa encontrando-me na Praça do Commercio ás 11 1/2, depois da Assembléa Geral, disse-me que o Barão de Mauá me esperava no seu Banco. Efetivamente lá compareci e o Barão de Mauá comunicou-me que fazia esforços para conseguir um acordo entre as Dócas de D. Pedro e a empreza metropolitana. Disse-lhe que não repugnava a esse acordo, uma vez abandonada as idéas de monopolio de comercio de café do Mariano Procópio ás quais o Barão de Mauá impediu que fossem consignadas na petição do Governo. *[sic]* (FLORA E VERÍSSIMO, 1938, pg 196)

Vale ressaltar que este trecho foi redigido no diário de Rebouças no mesmo dia da última publicação atinente aos embates entre a Empresa Metropolitana e a DDPII. Desde então houve silêncio entre as companhias nas páginas do Jornal do Commercio, embora o embate entre os dois engenheiros parecesse estar em aberto com a última publicação sobre a

Sociedade Comercial Neerlandesa. Entretanto, no dia 28 de setembro de 1871 encerrou-se a discussão sobre a interligação entre a estação marítima e a EFDPII que se deu entre Honório Bicalho e Rebouças.

Verificamos deste modo que a reunião entre Mauá e Rebouças após a Assembleia Geral foi decisiva na resolução não somente do debate, mas também na interdição de qualquer exclusividade sobre o café. O monopólio era censurado e condenado nos discursos liberais, porém, estrategicamente, diversas práticas se forjavam neste ambiente de concorrências para consolidá-lo. Por isso, sabemos que tais acordos precisavam ser reeditados e retomados, pois investidas monopolistas eram reincidentes no âmbito das negociações comerciais. A DDPII, assim como os demais estabelecimentos inseridos neste contexto, recorriam as suas redes de sociabilidade ou a sua superioridade tecnológica para impor sua condição empresarial.

Ao fim nem a DDPII e nem a Metropolitana conseguiram a concessão tão desejada, porém o mais significativo é que a ideia de primazia sobre uma concessão remontava a um ideal de propriedade de cunho monopolista entre os opositores durante reformulação do espaço urbano[101].

[101]A descrição desses casos nos aproxima do entendimento do contexto das disputas pelo uso da zona portuária, mas não leva a compreensão integral da transformação ocorrida entre o projeto original de 1867 e aquilo que foi realmente implementado como podemos ver na figura 14 do primeiro capítulo. A mudança geográfica que determinou o aspecto final da obra ocorreu no ano de 1873 alterando em definitivo a extensão do cais que se prolongaria em direção a Gamboa conforme Decreto nº 5438 de 15 de outubro de 1873. Destacamos também que nem todas as mudanças no decreto de concessão nº 4492 se rementem a questão geográfica por nós investigada neste tópico. Alguns decretos que alteraram a concessão original versavam sobre o valor de resgate da companhia por parte do governo monárquico se assim fosse necessário, sobre a possibilidade da existência de uma sede da companhia fora do país e sobre a constituição de uma companhia em separado para os diques Edwin Clark.

3. REDES DE SOCIABILIDADE: LAÇOS E DESENLACES DA MODERNIDADE.

A partir do que vimos até aqui podemos afirmar que este tipo de construção de cidade se dá antes de qualquer coisa pela apropriação do espaço por uma coletividade que se organiza com o intuito de proteger a sua cultura de uma possível extinção. No entanto, fica evidente que este aspecto litigioso atinente a disputa espacial não se restringe ao recorte temporal por nós proposto. Sendo assim, temos ciência que a especificidade do nosso objeto consiste justamente na investigação dos pressupostos de legitimação dessa apropriação do espaço com base na agenda de modernização portuária e estatal.

Nos capítulos anteriores vimos como uma nova tecnologia gerida por companhias que se cotizavam por meio de ações afetou o uso do espaço e das formas com que as atividades eram desenvolvidas no porto. A maior capacidade de trabalho proporcionada pelo avanço tecnológico concorreu em todas as localidades estudadas para o estabelecimento de projetos monopolistas. Entretanto, a análise feita até este momento nos deixou registros indicando que este tipo de monopólio possuía maneiras diferentes de reorganizar a atividade portuária.

A partir do modelo interpretativo de Bosa, podemos avaliar que a adoção de um sistema administrativo público e/ou privado esteve diretamente relacionado com aspectos específicos do processo histórico vivenciado em cada região, como por exemplo: a capacidade de investimento financeiro de cada localidade e a extinção ou manutenção do tráfico de escravizados. Este último representa para nós um excelente referencial para mostrar de que maneira a zona portuária inseriu-se como um dos palcos de embates do ideário oitocentista que confrontava abolicionistas e escravocratas, republicanos e aristocratas os quais possuíam perspectivas opostas acerca da liberdade.

Sendo assim, neste capítulo desejamos evidenciar a relação da escolha de cada modelo gestor, em suas referidas localidades, com um determinado pressuposto teórico atinente a este tipo de ideário oitocentista. Isto é, entendemos que a forma de Associacionismo[102] desenvolvida em cada região inspirou-se em ideais típicos deste recorte temporal interferindo nos desdobramentos do uso do espaço e dos ganhos dos avanços tecnológicos.

Portanto, buscaremos apresentar sob óticas diferentes o curso destas transformações em Londres, em Marselha e no Rio de Janeiro com o propósito de explicitar como engenheiros, negociantes, empresários, políticos e banqueiros teceram suas redes de

[102] Como definimos no início deste trabalho, lembramos que a capacidade de associação humana não se restringi a um determinado período histórico. Ao utilizarmos o termo Associacionismo nos referimos a uma forma específica de Rede de Sociabilidade típica do século XIX que se desenvolveu em oposição a ordem estabelecida pelo Antigo Regime.

sociabilidade nesta conjuntura. Desta forma, esperamos contrapor a nova atividade portuária monopolista ao alcance dos ganhos proveniente dos avanços tecnológico, da difusão do crédito e do uso da mão de obra escrava.

Em Londres veremos como se deu o pioneirismo da Companhia da Índia Ocidental no desenvolvimento da nova atividade portuária e como o gradativo surgimento de outras companhias ao longo do Tâmisa corroborou ou restringiu a difusão e o acesso ao potencial produtivo do novo modelo de doca.

Em Marselha continuaremos este tipo de averiguação correlacionando o desenvolvimento das atividades realizadas por Paulin Talabot[103], e de seus concorrentes, aos ideais saint-simonianos[104] que permearam o Segundo Império. Para isso, analisaremos como se instituiu a Companhia de Docas de Marselha em meio as revoluções vividas naquele momento.

Enfim, quanto ao Rio de Janeiro, permaneceremos tomando a vida de Rebouças como o eixo de nossa análise, pois ele foi o projetista desta reforma. Consequentemente, seguiremos analisando seus planos de reforma portuária como um projeto que buscava integrar características dos portos ingleses e franceses como vimos na narrativa construída em *Estudos de Portos de Mar.* Portanto, procuraremos verificar como as suas propostas se conectavam de forma verossímil a um legado anglo-francês que afetou negociantes, trapicheiros, comerciantes, engenheiros e empresários expondo suas redes de sociabilidade.

3.1. LONDRES: O ASSOCIACIONISMO PRIVATISTA

O fim da hegemonia da Trinity House, o deslocamento de parte da atividade portuária de Wapping para o Isle of Dogs e a introdução de novas tecnologias são fatos marcantes do início de uma nova época para o porto de Londres. Mas foi a análise de uma nova legislação que teve por objetivo alterar gradativamente a forma de funcionamento do porto que nos permitiu compreender essa fase de ajuste gerencial entre companhias e o Estado.

Em 1803, uma nova lei[105] de armazenagem iniciava as transformações na sistemática

[103] O empreendedor da Doca de Marselha
[104] Mais adiante adentraremos as especificidades deste conceito, de seu surgimento e de seus desdobramentos.
[105] Ver Act 43 Geo III c. 132. GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes.* London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823. Disponível em https://books.google.com.br/books?id=3-5BAAAAYAAJ&pg=RA1-PA110&lpg=RA1-PA110&dq=43+Geo+III+c.+132&source=bl&ots=Sjd7fhN0jH&sig=kan9N-DN7V2extvH__SmA-hMIG0&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjLvN3Vr8XdAhXCHJAKHW9oD6IQ6AEwA3oECAcQAQ#v=onepage&q=43%20Geo%20III%20c.%20132&f=false

portuária londrina. Ela foi aprovada em antecipação à conclusão dos armazéns do cais norte na Isle of Dogs. Com essa lei, o Tesouro comprometeu-se a conceder certificados aos depósitos considerados seguros aprovando a estocagem de mercadorias alfandegadas. Isto é, por meio da intermediação de um ente governamental as mercadorias ganhavam uma certificação durante sua estocagem (warrants). Isso tornou o descarregamento e o armazenamento muito mais simples. Também teve enormes implicações para o comércio de reexportação e para o desenvolvimento de Londres como um entreposto.

Essa mesma legislação também garantiu a descarga de determinados produtos com exclusividade para a Companhia da Índia Ocidental, a "cláusula compulsória"[106]. Em 1804, uma outra lei, permitiu que a empresa aumentasse seu capital para concluir o Dique de Exportação[107]. E mais uma vez a quantia total foi aumentada em 1806, quando, com a abertura da doca, a empresa declarou suas obras concluídas.

Em 1807 um empréstimo foi realizado pelo governo por meio do Fundo Consolidado para construir escritórios de alfandegagem e taxas, instalações para uma Guarda Militar e um muro para cercar a doca de exportação[108]. O uso de dinheiro público foi considerado justificado porque essas estruturas eram todas necessárias para a segurança dos bens alfandegados e eles foram concluídos em 1809. Cabe salientar que esta descrição nos fez lembrar dos objetivos de Rebouças na DDPII, entretanto, a parceira com o governo foi posta de uma outra maneira naquela ocasião.

Enquanto isso, entre 1800 e 1805, na parceria entre a Companhia da Índia Ocidental e governo, caberia a este último, o custeio da construção do Canal da Cidade ao sul das docas na Isle of Dogs, como vimos no capítulo anterior. Mas como seu deu isso? Primeiramente proibiu-se a Companhia de comprar terrenos na localidade que se prestava a edificação do canal. Por conseguinte, o governo ofertou empréstimo de recursos do Fundo Consolidado no valor de £ 72.000 e abriu mão de receber da Companhia a taxa de tonelagem a fim de que estes meios pudessem ser utilizados na referida obra. Em contrapartida, devido ao fato de utilizar dinheiro público nesta empreitada o governo se viu obrigado a compensar àqueles cujos interesses foram danificados. Sendo assim, buscou corrigir o embaraço causado aos faroleiros e trapicheiros privados cujos negócios seriam perdidos para as docas. Foi neste

---

[106] Port of London Collections, Museum in Docklands Project, Museum of London, 2933; 2936/38, 43, 44: *Journal of the House of Commons*, vol.54, p.260. In *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 30 August 2018].

[107] Ver Act 44 Geo III c. 7. GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes.* London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823.

[108] Ver Act 47 Geo III, c 31, s 2. Idem ao anterior

contexto que surgiu a isenção chamada de “cláusula de água livre” que autorizou o livre trânsito pelo canal, ou seja, sem o pagamento de taxas após sua conclusão. Dessa forma os gastos excessivos e repetidas solicitações de empréstimos ao Fundo de Consolidação entre 1802 e 1807 que foram aprovados pelo parlamento concorreram para a estabilização da hegemonia da companhia da Índia Ocidental.[109] Assim se deu uma parceria inédita que combinava investimento privado, governamental e a alocação forçada de um determinado comércio às docas.

Destarte, o negócio explodiu nas docas da Índia Ocidental em seus primeiros anos. As importações de açúcar, rum e café aumentaram muito. O número de navios descarregados nas docas subiu de 354 em 1804 para 598 em 1808 e para 641 em 1810. Em 1808 os armazéns estavam cheios, pois os bloqueios impediam a reexportação de mercadorias. A empresa de docas calculou que a prevenção quase total de roubo tornada possível pela construção das docas estava economizando aos comerciantes da Índia Ocidental quase 400.000 libras e ao Tesouro público, cerca de 150.000 libras, todos os anos. A eficiência da operação trouxe economias adicionais consideráveis. As Docas das Índias Ocidentais eram vistas como um modelo do sistema de armazenagem, com suas pilhas ordenadas sendo mantidas rigorosamente seguras.[110] Em 1823, um funcionário da alfândega relatou, em linhas gerais, que desde que as Docas da Índia Ocidental foram abertas tanto as receitas quanto o sistema de segurança e de armazenagem foram levados a um estado de perfeição que dificilmente seria superado (LONGLANDS, 1824, pg 39-40).

O status de monopólio da empresa trouxe enormes lucros. O dividendo máximo de 10 por cento foi distribuído pela primeira vez em 1803 e continuou a ser pago sem interrupção até 1829. No entanto, em vez de reduzir suas taxas, como os legisladores pretendiam que fosse feito, a empresa recorreu a um programa de obras para completar o desenvolvimento das docas nos moldes originalmente pretendidos, mas para os quais o capital havia sido insuficiente na primeira década. Neste contexto, um Comitê de Terras, Obras e Edificações foi formado em 1811 e, entre 1813 e 1818, houve uma campanha para o início dos novos

[109] Ver Court of Common Council Journal, vol.80, f.140b; vol.83, ff.239–40, 343–50; vol.85, f.408b: *Journal of the House of Commons*, vol.57, pp.250, 376; vol.58, pp.128, 399. In *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 30 August 2018].

[110] *General Court of Proprietors of the West India Dock Company*, 6 Jan 1809, p.9: J.Pudney, *London's Docks*, 1975, p.33; WIDC 321, p.31; 322, p.48; WIDC 324, p.116: Stern, 'London Dock Boom', *op.cit*., pp.73–4; In.: 'The West India Docks: Historical development', In *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 30 August 2018].

trabalhos. Grande parte voltada para o comércio de rum e uma outra para a parte sul do cais do Dique de Importação. O privilégio do monopólio era a raiz da prosperidade da companhia portuária, mas a "cláusula compulsória" expiraria em 1823. Logo à medida que essa data se aproximava, evitavam-se gastos elevados e reduziam-se as taxas para aplacar a oposição. Muitos armadores e mercadores das Índias Ocidentais se ressentiam não apenas da exclusividade, mas também da administração autocrática das Docas da Índia Ocidental[111].

Então, entre 1822 e 1823, os Comitês de Seleção Parlamentar consideraram que esse monopólio deveria acabar e que outras cartas de companhias de docas deveriam ser ofertadas. A decisão estabeleceu um importante precedente e ficou acertado que a "cláusula compulsória" deveria expirar. Consequentemente, a empresa foi obrigada a competir pelo comércio da Índia Ocidental e a atrair navios de outras origens. Entretanto seus arranjos de segurança superiores ainda a manteriam em boa posição contra seus concorrentes.

A importância deste monopólio exercido pelas Índias Ocidentais nos primeiros anos do século XIX se deveu justamente pelo fato de que outras companhias estavam se organizando naquele período, como vimos no primeiro capítulo. A London Docks seria inaugurada em 1805 e as Índias Orientais em 1806. Esta última seria vizinha das Índias Ocidentais e teria também direito ao monopólio de mercadorias advindas de outras regiões. Mas em 1827 foi a sua vez de encerrar o contrato de exclusividade. Esta situação obrigou as companhias a chegar a um acordo sobre o desembarque e armazenamento de certas mercadorias da Índia Oriental nas Docas da Índia Ocidental. Devido a isso os armazéns nº 1e nº 9 das Índias Ocidentais foram ampliados a um custo considerável para receber mercadorias das Índias Orientais. O fim dos contratos de exclusividade remeteu a relação entre as companhias a uma nova esfera de negociações e disputas.

Os custos e intermediações que ficavam por conta do governo foram assumidos pelas companhias e as tensões se acirraram. O canal da Cidade que tinha sido custeado pelo governo e gerido pela corporação de Wapping tornou-se um fracasso incapaz de atrair transporte marítimo suficiente para pagar pela sua própria manutenção e pelos juros sobre o dinheiro emprestado. Contudo em busca de manter sua hegemonia a Companhia das Índias Ocidentais adquiriu o Canal da Cidade em 1829 para evitar que caísse em outras mãos, pois havia uma proposta de construção de docas de botes imediatamente ao sul do canal. Somado a isto a inauguração da St Katharine Dock, em 1828, aumentou a conscientização da empresa quanto à ameaça representada por outros interesses nos portos. Sendo assim, para atender ao

[111] Ver https://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268#anchorn98 acessado em 24 outubro de 2019.

custo de compra do canal, que foi renomeado como South Dock, e o de outras obras necessárias, a empresa obteve uma lei que lhe permitiu levantar £ 288.000 emitindo £ 180.000 de novas ações a 160%[112].

No início do século a vantagem do contrato exclusivo permitiu a construção de instalações sem afetar significativamente a margem de lucro, mas a nova fase de concorrências dificultou a vida da Companhia da Índia Ocidental. O fato de as empresas portuárias (London Docks e St. Katharine Docks) usarem navios a vapor para rebocar navios rio acima passando pelas Docas da Índia Ocidental diminuía os ganhos. E embora parte dos produtos da Companhia das Índias Orientais fosse armazenado na Companhia das Índias Ocidentais isso não trouxe os ganhos desejados, pois os demais navios vindos do oriente continuaram a usar as docas Orientais. Portanto, o efeito da competição foi intensamente sentido levando a seguidos cortes nos dividendos.

Os lucros que haviam sido pagos no limite de 10% de 1803 até 1829 a partir de 1831 caíram para 6% e em 1833 para 4% e mais redução de taxas. Lembramos que este período de menor pagamento de dividendos coincidiu com o ano da abolição do tráfico de escravizados e com a abolição da escravidão nas colônias inglesas impactando de forma ameaçadora a hegemonia construída pela companhia. A empresa foi obrigada a diminuir consideravelmente o seu estabelecimento e o Comitê de Terras, Obras e Edificações foi abolido. Em termos de investimento e desenvolvimento, o terço médio do século XIX foi um período de marasmo nas docas da Índia Ocidental. Todavia o ano de 1833 trouxe um novo elemento a este cenário. A Companhia das Índias Orientais passou a apresentar um quadro de estagnação das funções comerciais que deu a sua concorrente esperança de atrair para si este comércio. Sendo assim, ela se viu obrigada a comprar alguns dos armazéns da Companhia das Índias Orientais na cidade. Um deles foi adquirido em conjunto com a própria Companhia da Índia Oriental em 1835.[113] Logo, a fusão das duas companhias de docas tornou-se uma estratégia cada vez mais óbvia para mitigar os efeitos debilitantes da competição e do fim do uso da mão de obra escrava. A falta de capacidade de armazenagem nas docas da Índia Oriental foi nitidamente satisfeita pelo excedente de armazéns nas docas da Índia Ocidental. Um acordo para unir as duas empresas foi selado em fevereiro de 1838 e entrou em vigor no mês de julho seguinte,

---

[112] Ver Act 10 Geo IV, c.67. GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes.* London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823.

[113] Ver West India Dock Company Records, Port of London Authority Collections, Museum in Docklands Project, Museum of London 372, p.355; 374, pp.7, 267–80, 376. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 30 August 2018].

com base no fato de que as Docas das Índias Orientais foram vendidas à Companhia da Doca da Índia Ocidental[114].

Essa busca gradativa de adequar-se à crescente concorrência fez com que durante a década de 1840 e o início da década de 1850 o embarque e a tonelagem movimentados nas docas aumentassem consideravelmente. Neste período os dividendos que anteriormente foram pagos no valor de 4%, começaram a elevar-se aos índices de 5% e 6%. Um outro ganho que ocorreu foi a inauguração em 1840 da London and Blackwall Railway. Esta ferrovia embora não fornecesse uma ligação direta com as docas, melhorou a conexão entre a região do Poplar e o centro da cidade. O início deste serviço de ligação entre essas regiões fomentou uma valorização que não era ainda muito presente na região londrinas, pois suas vias férreas não tinham amplas conexões. Por isso, essa inauguração se deu tão tardiamente quando comparada a outras partes do país (1851). Esta linha passou a ligar posteriormente as Docas da Índias ao norte de Londres e a distritos manufatureiros provinciais.

Durante a década de 1850 a construção nas Docas da Índia Ocidental da doca de junção, entre 1853 e 1855, também merece destaque. Ela tinha por objetivo dar alternativa de acesso as docas de importação e exportação, pois o acontecimento de um acidente na única entrada existente pela bacia de Blackwall expôs a vulnerabilidade do sistema[115] que se manteve fechado durante o reparo.

Todos esses investimentos procuram amenizar as perdas ocasionadas pelo fim dos privilégios do contrato exclusivo conquistando mais clientes para a companhia. Mas o surgimento de outras docas com novos armazéns ao longo do Tâmisa agravado pelo período em que a doca necessitou permanecer fechada devido ao acidente na bacia de Blackwall em 1853 levaram a um grande prejuízo em seus negócios.

Em 1855 ao fim do reparo e da construção da bacia de junção, uma nova e grande doca rival instalou-se no Tâmisa mais a leste da Isle of Dogs oferecendo inclusive serviço de reparação de navios: a Royal Victoria Dock. A companhia de docas reagiu reduzindo tarifas e fazendo o primeiro de muitos pedidos malsucedidos para a revogação da cláusula de água livre que havia estabelecido isenção de taxas para faroleiros e trapicheiros durante a discussão acerca das obras na Isle of Dogs no final do século XVIII. A perda de negócios para a Royal Victoria Dock no final da década de 1850 e início da década de 1860 marcou a diminuição do

---

[114] Vic, c.9, local: WIDC 379, pp.304, 345; 380, pp.174, 192. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 30 August 2018]

[115] Como podemos ver em https://www.british-history.ac.uk/sites/default/files/publications/pubid-369/images/fig97.gif [acessado em 24 de outubro de 2019]

comércio de importação nas docas da Índia Ocidental. Pois a recuperação da crise que se iniciou nos anos trinta com o fim do monopólio e da escravidão foi sustentada por negócios de exportação largamente baseados nas atividades dos navios que comercializavam com Índias Orientais os quais mais que dobraram em volume entre 1855 e 1864. Mas a dinâmica de intensa concorrência pelos produtos que chegavam nestes navios fez com que novos ajustes fossem necessários nesse modelo de serviço. Isto é, a cada ação de uma empresa acontecia uma reação correspondente em sua rival.

Sendo assim, no meio da década de 1860, London e St. Katharine docks, uniram-se e tornaram-se uma só companhia. Nesta mesma época os planos para a Millwall Docks ao sul das docas da Índia Ocidental foram aprovados. Por conseguinte, a necessidade de conter a ameaça competitiva por meio de investimentos em obras de melhoria foi reconhecida como inevitável pelas Índias Ocidentais. Além disso o crescente número de navios de grande calado no porto passou a exigir uma entrada maior e águas mais profundas do que a empresa poderia oferecer. Entretanto, os planos para o alargamento das Docas das Índias Ocidentais foram abandonados, pois acreditava-se que a companhia não resistiria a uma pausa nas suas atividades para a realização dessas obras. Por conseguinte, escolheu-se realizar esse tipo de intervenção em favor de um esquema para a reconstrução da South Dock com uma eclusa de entrada leste alargada, cais de águas profundas e novos armazéns. Com esta estratégia o serviço na doca não seria paralisado.

Em 1870 a nova South Dock foi inaugurada e na mesma década a Companhia das Docas das Índias promoveu a revitalização de suas instalações, abandonou um acordo de tarifas com a London and St. Katharine Dock Company e começou a competir pelo armazenamento de lã australiana. Armazéns de lã foram construídos no South Dock, e uma guerra de taxas reapareceu[116]. Com um porto cada vez mais competitivo, a empresa foi obrigada a oferecer lugares regulares a grandes companhias de navegação e a South Dock serviu a esse propósito com sucesso por um curto período. Os principais produtos manejados no final do século XIX ainda eram açúcar, rum, mogno e café que passaram a ser acompanhados de lã e carne congelada.

Contudo algumas perdas foram inevitáveis e as mercadorias a granel foram perdidas para as Docas Millwall e Surrey durante a reconstrução da South Dock. Já no que se refere a reparação de navios as docas Millwall e Royal Victoria tiveram vantagem por possuírem tais

[116] *Minutes of Meetings of Directors etc. of the EWIDC with the LSKDC*, 1867– 71, pp.43–55, 61–7. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268 [accessed 30 August 2018]

instalações antes da companhia das Índias. E somente em 1874 a Companhia das Índias obteve a revogação da proibição do reparo de navios em suas docas e assim pode inaugurá-la em 1878[117].

A década de 1880 ficou marcada por outra reordenação deste serviço. O porto passou a superabundar de armazéns, nos quais os bens eram mantidos por períodos mais curtos, reduzindo assim a renda. E mais uma vez as docas das Índias foram prejudicadas por sua incapacidade de acomodar os maiores navios que usavam o rio; pois a entrada da South Dock que havia sido ampliada já se tornara insuficientemente e obsoleta após uma década de sua inauguração. Para agravar essa situação a Royal Victoria Dock promoveu a extensão de suas instalações construindo uma outra área de doca que foi intitulada Royal Albert Dock. Esses fatos trouxeram relevante desaceleração para a companhia das Índias, pois este tipo de transporte foi transferido para a Royal Albert Dock, sua concorrente.

Para se colocar em condições de igualdade com suas adversárias mais uma vez a companhia necessitou realizar um fechamento temporário para recuperar as cargas e descargas perdidas, mas tal medida envolveria risco de enormes prejuízos. Foi neste contexto que, em 1881, a companhia das Índias, decidiu construir uma doca em Tilbury. A Tilbury Dock foi inaugurada em 1886, tendo absorvido mais do que o dobro do seu custo previsto. Propriedades periféricas no leste e no oeste das docas das Índias foram vendidas para compensar alguns dos custos de capital de Tilbury. Um aperto adicional veio com a necessidade de seguir a London e St Katharine Dock Company em uma redução nas taxas. A situação financeira tornou-se uma crise em 1887 e foram feitos cortes nas despesas com reparos, pessoal e salários.[118]

Diante da crise instalada uma fusão com a Companhia de Doca de Londres e St Katharine parecia inevitável. Essa ideia foi rejeitada incialmente, pois no esquema proposto as docas das duas empresas seriam operadas por um Comitê Conjunto, no entanto, a Companhia das Índias seria o lado fraco no acordo. Dessa forma seus acionistas rejeitaram o acordo e a empresa entrou em concordata em 5 de março de 1888, mas evitou a liquidação, manteve sua propriedade e continuou seu negócio de cais. Somente em agosto do mesmo ano os termos para o Comitê Conjunto foram finalmente aceitos e confirmados.

O novo Comitê Gestor das Docas de Londres e das Índias controlou as operações e obras nas docas das Índia a partir de 1 de janeiro de 1889. As atribuições foram assim

[117] Essa autorização alterou o Royal Assent de 12 de julho de 1799 como visto no capitulo 2 desta pesquisa.

[118] East and West India Dock Company Records, Port of London Authority Collections, Museum in Docklands Project, Museum of London 461, p.97; 463, pp.10–12. Disponível em https://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268#anchorn142 [acessado em 25 de outubro de 2019]

distribuídas: o Presidente e o Secretário foram indicados pela Companhia de Doca de Londres e St Katharine e a Companhia de Doca das Índias continuou administrando suas finanças e fornecendo capital para novas obras.

Naquele mesmo ano, Londres foi palco de um evento sintomático no que se refere ao caráter concentrador e excludente do seu modelo portuário: o *Great Dock Strike* de 1889 ou a Grande Greve das Docas. A relevância deste evento não se restringiu a zona portuária, pois sua repercussão o colocou entre um dos fatos mais marcantes da Era Vitoriana constituindo fortes sindicatos os quais alcançariam importância nacional.

Esta greve transformou a composição e atuação dos sindicatos que de maneira geral possuíam entre seus elementos trabalhadores qualificados, tais como: artesãos, trabalhadores das indústrias têxtil e da mineração. No porto de Londres essa composição também era de homens qualificados como engenheiros, armadores, carpinteiros e montadores. A partir de agosto de 1889, quando ocorreu a grande greve, uma multidão de trabalhadores não qualificados se organizaram para reivindicar melhores condições de trabalho. E sua capacidade de negociação redimensionou o papel dos sindicatos e catapultou o número de seus participantes que não mais se restringiram a um tipo qualificado de mão de obra.

Durante cinco semanas passando por imensas dificuldades, inclusive fome, diversas categorias do setor portuário enfrentaram as grandes companhias de docas. A enorme oferta de mão de obra não qualificada fragilizava a situação desses trabalhadores que acabam por exercer tarefas sazonais sem qualquer tipo de proteção social.

> It was impossible not to admire the self control of those who could in ten minutes have sacked every shop within a mile and satisfied the craving of nature. Contrast this crowd with the French mob which cried hoarse with passion "Give us bread". Not so the English docker, independent still in his direst straits. "Give me work" he says and in this case a rider is added and "pay me fairly". That is the grit of the whole matter, a fair wage. (The East London Advertiser, 24 August 1889.)119

O elevado grau de desenvolvimento tecnológico do novo modelo portuário combinado ao modelo de gestão praticado pelas companhias de docas fomentou essa situação decadente ao final do século XIX. Em contrapartida os trabalhadores mal remunerados, porém bem organizados contavam com a atenção e a simpatia pública[120]. A visão de magnificência e

---

[119] Era impossível não admirar o autocontrole daqueles que podiam, em dez minutos, saquear todas as lojas num raio de um quilômetro e satisfazer a necessidade imperiosa da natureza. Compare essa multidão com a francesa que gritou roucamente com paixão "Dê-nos pão". Este não é o caso do estivador inglês, independentemente de suas maiores dificuldades. "Dê-me algum trabalho", ele diz e, neste caso, um complemento é adicionado e "me pague com justiça". Este é o essencial, um salário justo. (minha tradução) Disponível em https://www.google.com.br/search?tbm=bks&hl=pt-BR&q=AQA+GCSE+History%3A+Power+and+the+People [acessado em 25 de outubro de 2019]

[120] Ver T.McCarthy, *The Great Dock Strike*, 1989: MiD, R.Aspinall, unpublished papers. In: In: *Survey of*

ordem pela a qual as docas eram louvadas na sua inauguração havia muito desaparecera. As estruturas do início do século XIX nas Docas da Índia Ocidental passaram a ser percebidas de maneira bastante diferente.

Podemos citar, para além da grande greve, como reflexo deste momento vivido no porto de Londres um relevante registro literário. A obra intitulada *A Nigger of the Narcisus* publicada em 1897 por Joseph Conrad que trabalhou na marinha mercante britânica. Sua estória conta-nos sobre um moribundo marinheiro negro das Índias Ocidentais a bordo do navio mercante Narciso que ia de Bombaim a Londres. O referido livro ganhou repercussão internacional sendo publicado também nos Estados Unidos da América sob um novo título devido a questão raciais, *The Children of the Sea: A Tale of the Forecastle*:

> The stony shores ran away right and left in straight lines, enclosing a sombre and rectangular pool. Brick walls rose high above the water — soulless walls, staring through hundreds of windows as troubled and dull as the eyes of over-fed brutes. (CONRAD, 1897)[121].

Enfim, podemos dizer que o modelo portuário londrino se definiu como concentrador de renda e de suas atividades a partir de uma tática mercantilista que contou com o apoio do parlamento por meio de subvenções do Fundo Consolidado, dos ganhos provenientes do tráfico de escravizados, da escravidão em terras colônias, de uma legislação que conferiu exclusividade de estocagem a determinadas companhias e, enfim, com a gradativa fusão ocasionada pela concorrência entre as próprias companhias ao longo dos anos.

Esses aspectos afetaram inicialmente faroleiros, trapicheiros e, por fim, os demais trabalhadores portuários que se tornaram mão de obra excedente e desqualificada na zona portuária. Essa situação gerou uma enorme discrepância entre estes trabalhadores que outrora viviam da atividade portuária e os "brutos excessivamente alimentados" que passaram a deter o controle daquela atividade por meio de um associacionismo privatista excludente. Foi neste contexto que a Grande Greve fomentou um importante apoio público a causa dos grevistas, pois a condição de habitação, saúde e alimentação dos trabalhadores da zona portuária era lastimável. Neste contexto ao fim do século XIX o modelo gestor que servira de exemplo para outras regiões do planeta mostrava-se decadente e incompetente em transferir os ganhos dos avanços tecnológicos àqueles viviam da atividade portuária.

London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268. *British History Online* https://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp248-268#fnn147 [accessed 30 August 2018]

[121] As margens rochosas corriam para a direita e para a esquerda em linhas retas, cercando uma piscina sombria e retangular. Paredes de tijolos erguiam-se bem acima da água - paredes sem alma, olhando através de centenas de janelas tão perturbadas e sem brilho quanto os olhos dos brutos excessivamente alimentados. (minha tradução)

3.2. **MARSELHA: UM PORTO ENTRE REFORMAS E REVOLUÇÕES.**

No tópico anterior tivemos como foco as relações que as companhias estabeleceram com o Estado e entre si. Procuramos mostrar como suas associações afetaram diretamente a atividade portuária vigente desqualificando as práticas antes existentes. Isto é, essa nova forma de gerência se apropriou dos novos recursos tecnológicos possibilitando a substituição de grande parte dos serviços portuários sem, no entanto, reabilitar integralmente os atores que dela participavam. Neste contexto podemos dizer que a prática associacionista que foi desenvolvida no porto de Londres limitou os ganhos proporcionados pela utilização de gruas hidráulicas, pelo uso de molhes perpendiculares, pelas docas de reparação e pela integração do porto as ferrovias concorrendo para um desfecho excludente.

Neste tópico voltamo-nos não somente para este aspecto monopolista e excludente da disputa entre companhias. Debruçamo-nos na sistemática de implementação da doca-entreposto de Marselha atentos a sua relação com um contexto mais amplo de transformações pelas quais passava a sociedade francesa. Isto não significa que estejamos negando o caráter monopolista deste empreendimento e menos ainda os ganhos incorporados à revolução industrial francesa proveniente do tráfico de escravizados e da escravidão. Temos ciência que o comércio de escravizados e a escravidão imposta nas Antilhas e em São Domingos propiciaram desenvolvimento industrial conduzindo ao aparecimento de centro comerciais, como Nantes e Bordeaux, criando uma importante classe de comerciantes[122] no século XVIII. No entanto, relevamos que o atraso vivido na experiência marselhesa de portos quando comparada ao processo histórico que se passou em Londres coloca-nos diante uma legislação diferente daquela existente na Inglaterra. Isto é, durante a segunda metade do século XIX, quando Marselha fazia sua reforma portuária o tráfico de escravizados e a escravidão já haviam sido abolidos legalmente na França (1848), embora seus efeitos, ou seja, a comercialização ilegal tenha durado por mais vinte anos aproximadamente[123].

---

[122] Ver SIQUEIRA, Francisca Pereira. *Abolicionismo inglês e francês (1787-1833) em perspectiva Comparada.* Rio de Janeiro: Revista de História Comparada – PPGHC - UFRJ, v. 12, n. 2, p. 35-64, 2018. Revista de História Comparada - Programa de Pós-Graduação em História Comparada-UFRJ. https://revistas.ufrj.br/index.php/RevistaHistoriaComparada - ISSN: 1981-383X e BOULLE Pierre H. *Marchandises de traite et développement industriel dans la France et l'Angleterre du XVIIIe siècle.* In: Revue française d'histoire d'outre-mer, tome 62, n°226-227, 1er et 2e trimestres 1975. La traite des Noirs par l'Atlantique : nouvelles approches. pp. 309-330; doi : https://doi.org/10.3406/outre.1975.1835 https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1975_num_62_226_1835

[123] THOMAS, Hugh. *The slave: the story of the Atlantic slave trade, 1440-1870.* New York: Touchstone, 1999. In: Ver SIQUEIRA, Francisca Pereira. *Abolicionismo inglês e francês (1787-1833) em perspectiva Comparada.* Rio de Janeiro: Revista de História Comparada – PPGHC - UFRJ, v. 12, n. 2, p.39.

Posto isto, lembramos que o início da reforma do porto marselhês se deu na segunda metade da década de 1830 com o início da disputa pela concessão da construção da bacia de Joliette em um momento de intensa mudança histórica no regime político francês. Pouco anos haviam se passado desde a revolução que dera início a Monarquia de Julho a qual depusera os Bourbons de Carlos X e colocara no trono Luís Filipe de Orleans. Período em que o tráfico foi considerado crime (1831)[124] e que se caracterizou por uma maior participação de grandes empresários e banqueiros no poder político.

A ascensão destes novos personagens neste ambiente de decisões inclui nosso objeto de pesquisa e seus protagonistas os quais na medida em que aumentavam seu poder econômico legitimavam e institucionalizavam seus pressupostos políticos. Por isso nos empenhamos em averiguar as bases deste ideário de reformulação político-social. Além disso, alguns outros motivos nos conduziram a adotar esta abordagem no caso marselhês, tais como: a experiência vivida por Rebouças neste ambiente e o uso das docas de Marselha como referência para o projeto do Rio de Janeiro. Essas últimas motivações são, evidentemente, um desdobramento da oferta de fontes primária e bibliografias que dialogaram com as pistas encontradas nos registros produzidos por André Rebouças durante suas duas passagens pela Europa e que não podemos deixar de investigar.

3.2.1 SAINT-SIMONISMO

Dentre os elementos que impulsionaram a revolução de julho de 1830 e a ascensão da alta burguesia francesa, podemos indicar o saint-simonismo[125]. Ele foi um relevante movimento que posteriormente se desdobrou em outras correntes de pensamento, tais como: o positivismo comtiano, algumas formas de socialismo e nutriu também teorias de numerosos reformadores capitalistas. Suas contribuições parecem paradoxais, assim como, muitas de suas características. Não vamos aqui esgotar esse assunto, mas o próprio caráter religioso-científico presente em sua origem nos estimula e nos conduz a compreender a difusão destes ideais que tanto pesaram na história da modernização do porto de Marselha.

Fundamentado nas ideias de Claude-Henri de Rouvroy (1760-1825), o Conde de Saint-Simon, o saint-simonismo propunha uma reorganização da sociedade do Antigo Regime a partir de uma utopia industrial e cientifica que romperia com a antiga teologia feudal. Nessa

[124] SIQUEIRA, *Op. Cit.* pg 60.
[125] Ver RAUX, Céline. *Saint-Simon et les saint-simoniens.* 2011. Disponível em http://blog.bnf.fr/gallica/index.php/2011/03/24/saint-simon-et-les-saint-simoniens/ acessado em 01 de outubro de 2018.

nova sociedade criar-se-ia condições inéditas apostando no homem, na fraternidade e na paz. As ideias difundidas por Claude-Henri são consideradas uma reação ao massacre do Terror que foi seguido do militarismo napoleônico. Para ele uma nova sociedade era possível baseada na ciência e em tecnologia controladas por industriais e cientistas. Em 1803 ele fez um elogio a ciência como uma nova religião - *Lettres d'un habitant de Genève à ses contemporains* -, em 1817 Augusto Comte tornou-se seu discípulo e juntos escreveram as teorias do seu curso de filosofia positiva e, enfim, em 1825 ele redigiu sua opus *magnum, Le Nouveau Christianisme* o qual antes de influenciar outras correntes produziu um primeiro movimento ideológico e religioso chamado Saint-Simonismo[126].

A multiplicidade de leituras do saint-simonismo foi propagada por seus seguidores e essa vasta hermenêutica nos proporcionou atividades desde o momento da morte de Saint-Simon em 1825. No início seus ensinamentos foram partilhados por meio de uma sectária religião-científica doutrinária, mas é após o fim deste período que podemos identificar grandes realizações industriais inspiradas nas convicções do Conde de Saint-Simon, tais como: o desenvolvimento da rede ferroviária francesa, o avanço colonialista em direção ao Oriente com intuito de uni-lo ao Ocidente e a criação do Canal de Suez.

Insistimos que não podemos e nem nos propomos analisar cada um deste desdobramentos, mas procuraremos investigar aqueles que se relacionarem ao nosso estudo. Assim sendo, apresentaremos incialmente a forma como se organizou o movimento a partir de 1825.

Nesta primeira fase, logo após a morte de Saint-Simon, três grandes figuras se destacaram como fundadores do saint-simonismo: os engenheiros Olinde Rodrigues e Prosper Enfantin que conheceram Claude-Henri pouco meses antes de sua morte e Saint-Amand Bazard, co-fundador da Carbonaria Francesa[127]. No plano social seu principal objetivo era abolir os privilégios proveniente do nascimento e proporcionar acesso universal a educação a fim de garantir a promoção de talentos e capacidades. No plano econômico pretendiam generalizar o crédito bancário aos investimentos industriais e a sociedade, assim como, desenvolver os caminhos de ferro que eram entendidos como motor econômico e ligação

[126] Idem ao anterior.

[127] Société secrète organisée sur le modèle de celle des Carbonari, et fondée par Philippe Joseph Benjamin Buchez, Saint-Amand Bazard et Jacques-Thomas Flotard. La Charbonnerie française est connue surtout par le procès et l'exécution des quatre Sergents de La Rochelle, Bories, Goubin, Pommier et Raoulx (Paris, le 21 septembre 1822). Ver Dictionnaire de la franc-maçonnerie / sous la dir. de Daniel Ligou. 3e éd., 1991, p. 219-225 (important article dû à Jean Vidalenc) . - La charbonnerie française, 1821-1823 : du secret en politique / P.-A. Lambert, 1995. Disponível em https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb162434360 [Acessado em 16 de novembro de 2019]

fraternal entre os homens[128].

Nathalie Coilly e Philippe Régnier publicaram um comunicado à imprensa por ocasião da exposição "Le siècle des saint-simoniens. Du Nouveau Christianisme au canal de Suez", apresentado pela Biblioteca Nacional da França na Biblioteca do Arsenal, de 28 de novembro de 2006 a 25 de fevereiro de 2007. Neste artigo os autores deram destaque ao lugar impactante ocupado pelos engenheiros durante a segunda fase do movimento:

> Le saint-simonisme, soutenu par une propagande efficace (utilisation volontaire de la presse et de l'écrit; ardeur des séances publiques d'exposition de la doctrine) fit des émules dans toutes les classes sociales mais plus particulièrement dans les rangs des ingénieurs. Les jeunes Polytechniciens furent naturellement séduits par cette doctrine qui leur promettait de renverser la hiérarchie des élites du pays, immuablement assises sur l'héritage et la propriété foncière. L'école se transforma en religion et se dota d'une structure à plusieurs degrés, dirigée par un collège de Pères et deux Pères Suprêmes : Bazard et Enfantin, ainsi désignés à la fin de l'année 1829. (COILLY e RÉGNIER, 2006, pg 08)[129]

Como podemos ver nesta citação, o saint-simonismo se tornou, especialmente para os engenheiros, uma grande esperança de fins dos privilégios feudais e de inversão da hierarquia das elites do país.

Mas antes de avançar por essa discussão devemos tratar da fase doutrinária do movimento que se consolidou sob a liderança de Bazard contribuindo para a revolução de julho de 1830. Após este momento, com o início da Monarquia de Julho, Bazard e Enfantin apontaram como dois grandes líderes do movimento. Por conseguinte, essa expressão religiosa do saint-simonismo alcançou seu auge ficando marcada por dois grandes eventos.

O primeiro deles tratava da numerosa participação das mulheres e se elas deviam continuar a compor o grupo. Essa situação se configurou como uma problemática entre os dois líderes do movimento de maneira que em 1831 Bazard se afastou e levou consigo seus seguidores. No entanto, durante uma de suas acaloradas discussões com Enfantin sobre a participação feminina, Bazard sofreu um acidente vascular cerebral que o levou a morte meses depois. Consequentemente, Enfantin seguiu como líder inconteste da religião saint-

---

[128] Ver Le siècle des saint-simoniens Du *Nouveau christianisme* au canal de Suez Sous la direction de Nathalie Coilly et de Philippe Régnier Editions de la Bibliothèque nationale de France. Disponível em: http://editions.bnf.fr/le-si%C3%A8cle-des-saint-simoniens-du-nouveau-christianisme-au-canal-de-suez [acessado em 30 de outubro de 2019].

[129] O Saint-simonismo, apoiado por uma propaganda eficaz (utilização voluntária da imprensa e da escrita, ardor das sessões públicas das exposições da doutrina) fez seguidores em todas as classes sociais, porém mais particularmente na classe dos engenheiros. Os jovens Politécnicos foram naturalmente seduzidos por esta doutrina que lhes prometia inverter a hierarquia das elites do país, imutavelmente sentada sobre a herança e a propriedade fundiária. A escola se transformou em religião e se dotou de uma estrutura com diversos graus, dirigidas por um colégio de Pais e dois Pais Supremos: Bazard e Enfantin, assim designados ao fim dos anos de 1829. (minha tradução)

simoniana conduzindo seus seguidores ao segundo evento marcante desta fase, o retiro no monte de Ménilmontant.

Durante alguns meses, após a exclusão das mulheres do movimento, Enfantin retirou-se com 40 seguidores para uma casa que possuía na colina de Ménilmontant onde vestiam-se com coletes compostos pelas três cores nacionais e que se abotoavam nas costas em sinal de solidariedade. Eles desejavam realizar a construção de um templo para seus cultos que se caracterizavam pelos cantos e cerimoniais rituais sempre expostos aos olhares maliciosos dos parisienses. Entretanto essa iniciativa teve um fim abrupto por meio de um julgamento que entendeu que as reuniões eram ilícitas e imorais. O resultado dessa situação foi a prisão das principais lideranças do retiro, Enfantin e Michel Chevalier, na cadeia de Sainte Pélagie em 1832 e a dispersão do movimento (COILLY e RÉGNIER, 2006). O desastroso final do retiro de Menilmontant deu fim a essa fase radical e abriu um novo horizonte aos filhos dispersos da religião saint-simoniana. Chevalier e Enfantin se separaram e seguiram rumos diferentes.

Enfantin, acompanhado de alguns seguidores, partiu para uma tentativa propedêutica de sua fé no Egito e na Argélia. A experiência foi produtiva levando a formação de toda uma geração de engenheiros egípcios na Escola Politécnica de Boulac que teve orientação saint-simoniana. Mas a peste de 1835 atingiu diversos seguidores e pôs fim a vivência e ao apostolado. No entanto, foi por causa do período vivido no Egito que uma nova tentativa na Argélia foi possível. E nesse caso, podemos dizer que as ambiguidades e ilusões saint-simonianas acerca do processo de colonização se sintetizaram na figura de Thomas Urbain[130].

Quanto a Michel Chevalier, ele trilhou a carreira de homem público. Foi titular da cadeira de economia política do Colégio de France desde 1841 até ser eleito deputado em 1845. Durante o Segundo Império tornou-se senador e foi um dos negociadores do tratado bilateral de livre-comércio com a Inglaterra em 1860. Mais adiante voltaremos a falar sobre ele.

Ao fim deste período religioso e de apostolado, ainda segundo Coilly e Régnier, podemos considerar que a segunda fase do movimento se deu de forma pujante durante o Segundo Império através de uma geração inteira de engenheiros, banqueiros, médicos e jornalistas que permaneceram fiéis a sua juventude militante. Dentre tantos outros destacamos o economista Michel Chevalier, os investidores Émilie e Isaac Pereire e o engenheiro Paulin

[130] Este mestiço descendente de escravos negros de Caiena e convertido ao Islã sob o nome de Ismael tornou-se o defensor da cultura árabe junto aos conquistadores do período de Luis Filipe de Orleans até o período de Napoleão III. Contudo sua vontade de respeitar os direitos e convicções religiosas dos argelinos e evitar que as populações nativas sofressem a mesma sorte dos índios da América não resistiu ao fim do Segundo Império francês e o início da Terceira República.

Talabot. Foram estes homens que criaram em favor da França o primeiro banco de negócios, construíram o primeiro caminho de ferro para passageiros e negociaram o primeiro tratado de livre-comércio com os ingleses.

Contudo, ressaltamos que esses mesmos personagens assumiram posições divergentes em seus posicionamentos empresariais da mesma maneira que em sua fé saint-simoniana. Os irmãos Pereire foram antigos participantes da religião-científica e tinham por referência a liderança de Bazard. Paulin Talabot também esteve próximo do movimento, mas sempre se deixou influenciar por Enfantin ao exercer seus admiráveis talentos de negociador. Parte desta concorrência vimos no capítulo anterior, mas trabalharemos a seguir mais um pouco essa questão. Pois a disputa que vimos anteriormente pelo porto de Marselha é apenas parte de um contexto mais amplo de divergências entre os Talabot e os Pereire.

Este tipo de concorrência entre esses dois saint-simonistas não se restringiria aos caminhos de ferro como vimos e avançaria pelos anos do Segundo Império. Em linhas gerais os seguidores das ideias do Conde de Saint-Simon, apesar de um período vivenciando uma experiência religiosa-científica sectária, não devem ter limitadas suas ações a essa fase do movimento. Pois veremos que é incontestável o avanço industrial francês a partir dos ideais do programa político-econômico saint-simoniano. O esforço realizado por esses atores na construção e organização de uma sociedade de base industrial mesclou ações que tinham como pano de fundo ideais socialistas e capitalistas. No entanto, cabe-nos apresentar a articulação dessas conexões e de seus pressupostos teóricos.

3.2.2 O SISTEMA DO MEDITERRÂNEO E A ASSOCIAÇÃO UNIVERSAL

Destarte, a partir do contexto acima apresentado a construção da doca-entreposto de Marselha se apresenta para nós como um momento determinante na história da cidade e do nascimento de seu porto moderno. A ampliação de sua integração com as demais cidades francesas, principalmente Paris, é um desafio que se impõe diante dos marselheses. Adotar um novo modelo portuário nesta circunstância representava mais do que simplesmente avançar tecnologicamente, representava ressignificar o papel da cidade e do protagonismo de seus atores.

Essa redefinição afetou vários setores da sociedade em diferentes aspectos. Podemos apontar desde o deslocamento do porto do centro para a periferia da cidade até a disputa entre negociantes tradicionais marselheses e os empreendedores dos transportes ferroviários parisienses. Mas não era apenas isso, uma competição entre empreendedores e comerciantes.

Essa transformação fazia parte de um projeto originário de outra região da França, inspirado em uma seita que fora perseguida e que estava afetando todo o sistema bancário francês naquele período. Os marselheses não estiveram cegos diante das necessidades de mudanças, mas o sacrifício de seu passado e de suas identidades, pareciam-lhes caros demais e eles resolveram confrontar a modernidade que os desafiava.

Constatamos, então, que a integração da navegação a vapor com os caminhos de ferro por meios de novas docas com o objetivo de beneficiar-se das vantagens da regularidade de suas linhas era apenas uma das facetas dessa mutação. Pois o fato de o porto marselhês interessar não somente aos negociantes locais tornou-se uma questão central neste processo. Sendo assim, para além de um certo "xenofobismo" parisiense, fez-se necessário para nós situarmos o real estranhamento dos cidadãos marselheses às ações tomadas por Paulin Talabot que na verdade não era nascido em Paris como veremos mais adiante.

Talabot era um dos engenheiros e homem de negócios mais ativos na França do século XIX e a partir de um determinado momento tornou-se rival dos irmãos Isaac e Emile Pereire. Seu estilo e forma de atuar não se assemelhavam ao proselitismo de seu líder, Enfantin, pois acreditava que os atos contavam mais que as palavras. Eram suas marcas a maestria no exercício da técnica e a confiança que inspirava nos financiadores e nos administradores dos Trabalhos Públicos.

Desta maneira, sua qualidade de engenheiro o fez se aproximar de homens que acreditavam que o progresso técnico era uma paixão. Os melhores arquitetos da época eram seus amigos e colaboradores, como Gustave Desplaces. Este último arquiteto da doca de Marselha. Segundo Borruey, ele também teve amigos na confraria britânica de engenheiros onde realizou seus primeiros estudos (BORRUEY, 1994: 88). Dentre estes estavam George Stephenson, "pai das ferrovias", e seu filho Robert Stephenson.

Ao iniciar seu trabalho nos anos de 1830 obstinou-se em realizar a articulação dos itens necessários a implementação da indústria pesada: carvão, metalurgia e caminhos de ferro, a exemplo da Inglaterra. Desde então toda sua energia foi consagrada a essa combinação. Assim sendo, no início dos anos de 1840 fundou a *Compagnie de Mines de La Grand-Combe et des* C*hemins de fer du Gard.* Mas isso era apenas o começo, pois ele desejava construir um complexo siderúrgico que uniria carvão, minas de ferro e usinas metalúrgicas. Posto isto, a partir de 1844 a Argélia passou a ser seu alvo devido suas riquezas minerais de qualidade superior e pela possibilidade de oferecer uma indústria metalúrgica moderna. Foi neste sentido que pretendeu tornar-se mestre do serviço do grande porto francês do Mediterrâneo no mercado do eixo rodaniano. Os trilhos substituiriam o serviço falho feito

por meio da navegação do Ródano até Marselha. Com esta motivação, em 1846, iniciou os estudos com Enfantin, Stephenson et Negrelli para o canal entre Suez e Alexandria, mas este negócio lhe escapara. Mas o Mediterrâneo se tornou um palco altamente produtivo para as trocas industriais entre o Oriente e Ocidente desde o início da navegação a vapor. Enfim, o porto de Marselha tornou-se peça chave nesta cadeia de transporte industrial e o modelo da doca-entreposto era a técnica ideal para este gargalo[131].

Portanto, a concessão da doca-entreposto de Marselha foi um negócio capital dentro de um sistema de negócios mais vastos que ele construiu pacientemente e que perseguiu durante toda sua vida. Alcançar este objetivo significava tornar-se concessionário do primeiro dispositivo portuário moderno do Mediterrâneo ao mesmo tempo em que não permitiria aos negociantes marselheses que tivessem completa liberdade sobre a sorte das mercadorias.

Portanto as obras se desenvolveram em razão da construção deste complexo industrial que em 1843 obteve a concessão do caminho de ferro de Avignon a Marselha, em 1846 avançou sobre o trecho entre Lyon e Avignon em perspectiva de conquistar a linha inteira até Paris. Em 1857, com nascimento da *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon & à la Mediterranée – le P.L.M.* as linhas se unificaram sob seu comando. E essa ambição não se restringiu ao solo francês. Suas ferrovias se espalharam sobre os territórios italiano, suíço, austríaco e húngaro. Por isso, os marselheses entendiam essa presença "parisiense" de investidores privados como uma transferência de sua principal atividade para estrangeiros. E nesta conjuntura, Paris era o centro do desenvolvimento ferroviário e sede dos *Hautes Banques* os quais eram bancos de altos financiamentos. Foi principalmente através destes bancos comerciais que se promoveu o desenvolvimento das cidades, das finanças europeias, do comércio mundial e a construção de caminhos de ferro até o final do primeiro terço do século XIX. No entanto, embora sua sede fosse Paris, seus proprietários eram estrangeiros (BORRUEY, 1994, pg 91).

O desafio vivenciado pelos marselheses quando se estabeleceu a disputa pela propriedade da área ao norte do Lacydon consistiu em decidir entre se pertencer ou atingir a irresistível modernidade portuária. Logo, isso nos demonstra que no caso francês o planejamento do porto moderno foi antes de tudo um negócio dos empreendedores de transportes que pretendiam integrar estes serviços.

A astúcia de Talabot o fez parecer menos parisiense que seus concorrentes, segundo Borruey, embora nenhum deles fosse verdadeiramente natural de Paris. A despeito de suas

[131] Ver BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994, pg 88.

ações alimentarem o sentimento de rivalidade entre as cidades, a orientação geográfica de seus negócios em direção ao sul deu certa vantagem a ele sobre os demais. Sua origem limousine também pode ter influenciado neste distanciamento de Paris. Por fim, e certamente o mais importante foi sua habilidade em mobilizar altas finanças parisienses, em especial aquela da sociedade *MM. Rothschild Frères*, em parceria com o capital marselhês.

> Ainsi, le capital marseillais est-il représenté dès 1832 dans ses affaires du Gard ; il l'est encore à partir de 1843, dès son origine, dans l'entreprise des chemins de fer de la vallée du Rhône et le restera dans le *P.L.M.* Il n'en ira pas autrement pour l'affaire du dock-entrepôt. Ce sera ici Eugène Estragin, président du Tribunal de commerce et representant du *Lloyd marseillais*, en 1852, travaille avec un certain succès à associer négociants et capitalistes locaux au projet des transporteurs reunis. Les noms marseillais figureront très souvent parmi les actionnaires des compagnies dirigées par Talabot, même minoritairement, et parmi les membre de leur conseil d'administration.[132] (BORRUEY, 1994, pg 92)

Um olhar contemporâneo e anacrônico sobre este anseio pode nos induzir a acreditar que esta é apenas uma ambição monopolista de um grande empreendedor, assim como, aquela defendida por Robert Milligan e George Hibbert. A semelhança com o processo que descrevemos no caso da modernização do porto de Londres também nos induz a este pensamento devido a semelhante concentração das atividades portuárias que parece assemelhar os históricos.

Contudo a experiência da religião-científica saint-simoniana ou mesmo a relação de proximidade com uma das lideranças, como no caso de Talabot, nos permite apontar, mais especificamente, que essa ambição monopolista possuiu pressupostos afora seus desejos particulares[133]. Para demostrar essa relação, temos como evidência publicações do jornal *Le Globe,* o principal meio de divulgação da religião-científica.

Le Globe era um jornal liberal que tombou após a revolução de julho de 1830 e tornou-se um multiplicador da doutrina. Um de seus redatores e líderes, o economista Michel Chevalier escreveu vários artigos[134] neste jornal antes de sua prisão em Sainte Pélagie. Seu

---

[132] Assim, o capital marselhês esteve representado desde 1832 em seus negócios do Gard; e o é ainda a partir de 1843, desde sua origem, na empresa de caminho de ferro do vale do Ródano e permanecerá na P.L.M. Ele não fará isso de outra forma para a doca-entreposto. Será nesta ocasião que Eugène Estrangin, presidente do Tribunal de comércio e representante do *Lloyd marseillais*, em 1852, trabalhará com certo sucesso para associar negociantes e capitalistas locais no projeto das transportadoras reunidas. Os nomes marselheses figurarão muito frequentemente entre os acionários das companhias dirigidas por Talabot, mesmo minoritariamente, e entre os membros de seu conselho de administração. (minha tradução)

[133] Essa hipótese não nega que Milligan e Hibbert também podem ter se apoiado em pressupostos para além de suas convicções particulares. No entanto, por uma escolha de nossa estratégia metodológica e pela proximidade de André Rebouças como este ambiente da engenharia francesa nos propomos desenvolver este assunto sob esta perspectiva no caso marselhes.

[134] A coletânea de artigo de Michel Chevalier que foi publicada no *Le Globe* está disponível no livro Religion-Saint-Simonienne. Politique Industrielle.

objetivo era definir os conceitos saint-simonianos acerca de política industrial e de um *Sistema do Mediterrâneo*.

Em um artigo[135] publicado no dia 12 de fevereiro de 1832, Chevalier procurou descrever o "Sistema do Mediterrâneo" pautado nos seguintes pontos: Política Nova, Caminhos de Ferro, Sistema Geral, Outros Trabalhos e Custo de Realização. Procuraremos fazer uma sinopse destas ideias.

Nesta "Política Nova" o Mediterrâneo "deverá ser o leito nupcial do Oriente e do Ocidente" (Système de la Mediterranée, 1832) a fim de extinguir qualquer tipo de guerra que já aconteceu em tempos remotos da antiguidade ou mesmo no período feudal. Esta política pacifista tinha por objetivo constituir um estado de associação entorno do Mediterrâneo unindo os povos na chamada Associação Universal diferindo de tudo que já tinha sido feito antes. Este sistema tinha por base o meio industrial. Por conseguinte, os "Caminhos de Ferro" foram pensado como a expressão material desta associação e os bancos uma forma relativamente espiritual disso. Em suas palavras ele assim definiu:

> "A indústria, abstração de industriais, se compõe de centros de produção unidos entre eles por uma ligação relativamente material, ou seja, pelas vias de transporte, e por uma ligação relativamente espiritual, ou seja, bancos" (Système de la Mediterranée, 1832)[136].

O "Sistema Geral" do Mediterrâneo foi pensado como uma série de golfos na entrada de um grande país. Cada golfo tendo um porto principal a fim de constituir um eixo de comunicação com o vale mais importante e este porto sendo o pivô de um conjunto de operações das quais as mais importantes seriam articuladas com o caminho de ferro. Estes sistemas unidos comporiam o Sistema Geral. No artigo, Chevalier descreve como Espanha, França, Inglaterra, Itália, Alemanha, Turquia, Rússia, Ásia e África organizariam tal sistemática, mas nos ativemos apenas a França e Inglaterra. Para a França o principal sistema seria composto pelo porto de Marselha e pelo vale do rio Ródano[137]. Para a Inglaterra a vantagem se daria pela abertura de comunicação com a bordas do Mediterrâneo, pois os caminhos de ferro de Havre à Marselha seriam como um ponto jogado ao sul da França.

---

https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5QacQm-PHBlOfH47KwBY0iuoCbOczddJlFvXB75oAocX63ESsYldyJswnXnnaL0prmZ1Uz3epNgBKR4tNELC3-e825anwVCVql8ARApabuWaaoAaNM7nwNtzvWv1bTnpCH-iaWWR8XddsktHi5lw-EkDBHF0-YebEmU1Tvszu-qUmJiUs6vmuUXsO2KOO8NcdsQa-qLsIX3MnglLBAquZ72STz3ry6V80Srr6pVs4jZCFVH7lg8s2CXwr2Xh33rqULX62dTTe2g-1xro3kUR_V7Zo8SsQH8ej5aQAK63i-31lDBeLPQU [acessado em 15 de outubro de 2018]

[135] Ver Anexo C

[136] Minha tradução.

[137] Il n'est personne qui, regardant la carte, n'ait rêvé quelque grande communication entre Marseille et le Havre, par Lyon et Paris, à travers les trois vallées du Rhône, de la Loire et de la Seine. (Ver Anexo C)

O estabelecimento deste sistema proporcionaria ganhos a “Outros Trabalhos”, como por exemplo os agrícolas e fabris os quais teriam enormes ganhos com a difusão dos transportes, das comunicações e a integração mediterrânica. E o sistema bancário seria responsável pela propagação destas riquezas como “quilo[138] salutar em todas as veias deste corpo” (Système de la Mediterranée, 1832) de maneira que não haveria mais guerras.

Para concluir seus planejamentos, o autor utilizou-se de seus conhecimentos de economia para prever os “Custos de Realização”. Seus esforços o fizeram concluir que tais despesas aumentariam, mas seriam menores do que aquelas provocados pelas guerras e a contrapartida seria que neste sistema político haveria lugar para “todos os homens de capacidade” (Système de la Mediterranée, 1832) quer ele seja republicano, absolutista ou um meio-termo. Haveria lugar para os cientistas iluministas, para os homens das artes, para os engenheiros, para os industriais, para os comerciantes e nos primeiros lugares para banqueiros dispensadores de créditos, administradores de riquezas dos indivíduos e dos Estados.

A resenha que acabamos de apresentar atinente ao artigo escrito em fevereiro de 1832 se harmoniza com as ações que Talabot realizaria muitos anos mais tarde. Naquela circunstância o retiro de Menilmontant ainda não havia acontecido, Chevalier e Enfantin eram líderes da religião-científica e o movimento vivia seu auge. As palavras utilizadas pelo autor deram o teor doutrinário e religioso do texto. Somados a esses elementos temos o fato que essa publicação ocorreu antes mesmo do funcionamento da primeira linha ferroviária de passageiros na França e vinte e cinco anos antes da criação da Companhia da Doca-entreposto de Marselha.

Estaria Talabot seguindo piamente os preceitos da doutrina? Pensamos que a ausência de um templo, como aquele proposto pela casa de Menilmontant, e a dispersão das lideranças após o episódio do retiro proporcionaram uma maior autonomia aos apóstatas dos ideais de Saint-Simon liderados por Enfantin e Bazard. Acreditamos que apesar do afastamento, os ensinamentos permaneceram presentes na vida deles e de outros seguidores da religião-científica. Pois ao sondar superficialmente a biografia de alguns deles foi possível identificar elementos da doutrina presente em seus legados para a posteridade. Dentre os quais destacamos Thomas Urbain como um excelente exemplo da perspectiva peculiar que o saint-simonismo possuía do expansionismo colonialista fazendo deste homem um defensor da cultura dos argelinos colonizados. Charles Lemonnier se fez representante do pacifismo que era um forte anseio do movimento e acabou por se tornar um dos fundadores da Liga

[138] Produto do quimo estomacal.

Internacional da Paz e da Liberdade, antepassada da Sociedade das Nações e, consequentemente, da ONU. E ainda aqueles que como Abel Transon se voltaram para o fourierismo[139] buscando fazer discípulos entre os antigos camaradas saint-simonianos (COILLY e RÉGNIER. 2006 :12).

Sabemos que isso não garante que Talabot tenha seguido piamente a doutrina. Mas constatamos que no caso específico de nosso objeto de estudo, os caminhos de ferro por ele construídos foram colocados como uma base material de ligação de centros de produção industriais que concorreram para a expansão do *Sistema do Mediterrâneo* fomentando a almejada Associação Universal. Sendo assim, a locomoção e a comunicação tiveram por objetivo expressar por meio de sua celeridade a integração desse sistema. Porém há uma outra faceta que precisa ser relacionada as ações desenvolvidas por Talabot: o papel espiritual desenvolvido pelos bancos como distribuidores de riqueza. Esta conexão contemplaria a ideia apresentada na citação logo acima.

Os planos doutrinários saint-simonianos incluíam um papel essencial que deveria ser realizado pelos bancos ao distribuir riqueza. Como uma religião-cientifica, o saint-simonismo, entende essa função como um ato espiritual. Nos dias de hoje uma expectativa como esta pode parecer surreal, assim como, a afirmação de Chevalier ao colocar "sur les premiers rangs, pour les banquiers dispensateurs du crédit, dépositaires de la richesse des individus et des états"[140] (Système de la Mediterranée, 1832) na constituição de sua sociedade ideal. Entretanto, afora o risco de um olhar anacrônico sob esta questão temos também o fato das companhias de Talabot adotarem como principal parceiro econômico a sociedade *Rothschild Frères* durante toda primeira metade do século XIX. Esta instituição comercial funcionava nos moldes dos *Hautes Banques,* isto é, eram instituições que promoviam a modernização a partir do capital da aristocracia que estava depositado em seu banco e eles não estavam preocupado com a distribuição da riqueza da mesma maneira que foi proposta por Chevalier em *Le Globe*[141].

Logo, nos encontramos diante de dois problemas no que tange a possibilidade de que Paulin Talabot estaria seguindo um ideal saint-simoniano. Para tentar elucidar essas questões, primeiro procuraremos ajustar nosso foco cronológico a fim de compreender como os bancos e, consequentemente, os banqueiros assumiriam o protagonismo no modelo saint-simonista.

---

[139] Vertente socialista das ideias de Charles Fourier as quais puderam ser conhecidas ou seguidas por meio da revista *Phalanstére.*

[140] os primeiros lugares para os banqueiros distribuidores do crédito, depositários da riqueza dos indivíduos e dos Estados. (minha tradução)

[141] STOSKOPF, Nicolas. *Qu'est-ce que la haute banque parisienne au XIXe siècle ?*. Cet article reprend une communication faite à la Journée d'études sur l'histoire de la haute banq.. 2000. <hal-00431248>

Por conseguinte, avaliaremos se Talabot estaria de alguma forma atuando conforme este modelo.

Para isso contaremos um pouco da história francesa da revolução ocorrida no crédito bancário naquele mesmo período. Por conseguinte, trataremos do lugar ocupado por Talabot em meio a essas transformações.

Em linhas gerais, a partir do advento da Revolução Francesa podemos apontar a evolução de diferentes formas de crédito por diversas instituições financeiras. Nesta virada do século o principal instrumento monetário da população era o franco cunhado em ouro que acabara de se estabelecer como uma moeda sólida em substituição da moeda do Antigo Regime. Já as notas e os cheques começavam a aparecer lentamente devido a desconfiança da hiperinflação e do excesso de emissão que levou a fase do Terror. No início do século, em 1800, foi criado o Banco da França com Napoleão Bonaparte. Sendo assim, o recém-criado Banco da França ficou responsável pelo controle da emissão de notas fazendo uma administração que colocava obstáculo ao desenvolvimento de outros bancos de emissão. No que se refere aos depósitos bancários podemos dizer que foram modestos até 1870 e pouco utilizados para pagamentos. As transferências eram poucas e os cheques serviam para retiradas dos próprios detentores do saldo. Mas em contrapartida os títulos do comércio tinham um uso quase monetário no meio comercial e industrial. Consequentemente, com o passar dos anos esses títulos adquiriram uma ordem de grandeza maior que a moeda metálica e concedeu uma certa autonomia ao mundo do mercado quando comparada ao da finança[142]

Neste período, o crédito pessoal a curto prazo para a maioria dos franceses se limitava às circunstâncias excepcionais, como por exemplo em casos de acidente, má colheita e doença (HAUTCOEUR, 2011, pg 26). Normalmente esses acordos se davam entre o nobre e o servo reforçando a relações de clientelismo e obrigação. Em um primeiro momento o principal instrumento para mudar esta relação de crédito foi o título de comércio a que nos referimos. Depois de endossados, eles ganhavam circulação e passavam a ser descontados facilmente pelos bancos locais os quais como financiadores garantiam a liquidez aos detentores destes títulos. Mas estes créditos que fugiam da lógica dos contratos sociais eram regulados por juros elevados. Essa era atividade bancária francesa que de maneira geral não se distinguia daquela feita pelos comerciantes.

Os grandes bancos parisienses (*Hautes Banques*) se distinguiam pela importância dos valores em circulação e pela internacionalização de suas atividades, mas a partir de 1815

[142] Ver Pierre-Cyrille Hautcoeur, « Les transformations du crédit en France au XIXe siècle», *Romantisme* 2011/1 (n°151), p. 24-25.

outros bancos nestes moldes *v*indos de outros países se instalaram principalmente em Paris. Eles tinham por finalidade financiar o desenvolvimento francês e dentre estes a sociedade *MM. Rothschild Frères* se estabeleceu em 1817.

Esta sociedade foi administrada pelo filho mais novo da família, James Rothschild, e era o terceiro estabelecimento da família originária de Frankfurt. Anteriormente, os Rothschild, haviam estabelecido sua segunda unidade em Londres a qual fora administrada pelo irmão mais velho de James, Nathan. Com essa estrutura eles se tornaram os mais importantes impulsionadores da modernização da sociedade francesa mantendo-se hegemônicos até o segundo terço do século XIX quando essa situação começou a mudar.

> James de Rothschild est l'un des principaux acteurs de la modernisation de la société française de la Restauration au Second Empire, même s'il représente l'attachement à la tradition. Ses ressources colossales lui permettent de jouer un rôle majeur dans le développement du réseau de chemins de fer français en créant la compagnie du Chemin de fer du Nord, ou en participant au développement des compagnies Paris-Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) et Paris-Strasbourg. Mais il n'est pas le seul à investir dans l'expansion économique du pays : d'autres jouent également un rôle moteur, comme les Pereire, représentants des banques nouvelles, qu'il affronte. Un duel oppose Rothschild, le banquier solide, qui voit dans les chemins de fer l'opportunité de gains profitables, et les Pereire, entrepreneurs « utopistes » [143](TRUNEL, 2012, pg 3).

No final dos anos de 1850 e início dos anos de 1860 começaram a surgir novos estabelecimentos bancários[144] concorrentes dos *Hautes Banques*. Estes novos bancos criaram redes de agências, empregaram funcionários para assegurar novos clientes e utilizaram publicidade para se fazer conhecidos. Os saint-simonianos são os idealizadores desse modelo bancário sendo os irmãos Pereire os seus maiores representantes.

> Les frères Pereire furent également à l'origine de la véritable révolution qui mit fin au règne de la haute banque, en créant en 1852, avec le soutien de Louis Napoléon Bonaparte, la première banque d'affaires : le Crédit Mobilier. Si le Mobilier ne survécut pas aux attaques de ses concurrents, emmenés par les Rothschild, les innovations introduites furent pérennes. Les années 1850-1860 virent ensuite fleurir des établissements bancaires d'un genre nouveau (banques d'affaires, banques de dépôts) dans lesquels les anciens saint-simoniens étaient partie prenante, CIC, Crédit Lyonnais, Société Générale.[145] (COILLY e RÉGNIER, 2006, pg 11)

---

[143] James Rothschild é um dos principais atores da modernização da sociedade francesa da Restauração ao Segundo Império, ainda que represente o apego à tradição. Os seus recursos colossais permitem-lhe desempenhar um papel importante no desenvolvimento da rede ferroviária francesa, criando a Northern Railway Company, ou participando no desenvolvimento das empresas Paris-Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) e Paris-Estrasburgo. Mas não é o único a investir na expansão econômica do país: outros também desempenham um papel de liderança, como os Pereire, representantes dos novos bancos, que ele enfrenta. Um duelo se opõe entre Rothschild, o banqueiro sólido, que vê nas ferrovias a oportunidade de ganhos lucrativos, e os Pereire, empreendedores "utópicos". (minha tradução)

[144] Crédit Industriel et Commercial (1859), Crédit Lyonnais (1863) e o Société Générale (1864).

[145] Os irmãos Pereire foram igualmente a origem da verdadeira revolução que colocou fim ao reino do Haute banque, criando em 1852, com o apoio de Luis Napoleão Bonaparte, o primeiro banco de negócios: o Crédit

Mas em que consistiu essa transformação? A revolução que se deflagrou por meio da oposição entre estes dois modelos bancários, representados principalmente nas figuras dos Rothschild e dos Pereire, se caracterizou pelas diferentes perspectivas de lhe dar com o crédito.

Os primeiros representavam os tradicionais *Hautes Banques* e efetuavam o impulsionamento da modernização francesa através de Letras de Câmbio e de títulos de Empréstimos ao Estado que se sustentavam a partir da confiança que esses bancos possuíam por serem detentores dos depósitos bancários da aristocracia e das empresas. Este sistema garantia vantajosas comissões aos bancos. Cabe ressaltar que os títulos de empréstimo ao Estado podiam ser negociados na Bolsa de Valores e se tornaram forte concorrentes dos títulos das companhias de caminho ferro nos anos quarenta (TRUNEL, 2012, pg 3).

No segundo caso, a revolução proposta pelo novo modelo bancário que possuía forte participação de saint-simonianos pretendeu mudar essa perspectiva acerca do crédito. Para tal baseou-se no entendimento que os bancos deveriam tornar-se bancos de depósitos que praticassem empréstimos, obrigações e ações permitindo procurar capitais necessários ao lançamento de empresas de grande porte.

Ainda segundo Trunel, o fato dos irmãos Pereire estarem seduzidos pelas ideias do saint-simonismo fez com que eles defendessem uma sociedade industrial que favorecesse o progresso social. Isto os teria colocado em rivalidade com os Rothschild, assim como, os inspiraram na criação de um novo modelo bancário. Lembramos que inicialmente eles foram colaboradores dos Rothschild nos projetos das linhas Paris-Lyon (1840), depois sobre os Chemins de fer du Nord e do Oeste. Os Pereire faziam suas construções segundo os planos dos engenheiros saint-simonianos Lamé et Clapeyron e realizaram a primeira linha de transporte de passageiros de Paris a Saint-Germain em 1837. Esse evento marcou o início de um curso de concessões de linhas francesas coordenadas pelo Estado. Eles também trabalharam com Paulin Talabot na criação da linha Lyon- Méditerranée. Mas a partir de 1852, Rothschild se aliou à Talabot fundindo a companhia Lyon-Méditerranée em 1857 com a Paris-Lyon e assim criando a mais prestigiosa concessão de caminhos de ferro, a Companhia de Paris a Lyon e ao Mediterrâneo (P.L.M.) da qual o mestre foi Paulin Talabot (COILLY e RÉGNIER, 2006). A partir deste momento a rivalidade entre eles se deu em todos os

---

Modilier. Se o Mobilier não sobreviveu aos ataques de seus concorrentes, conduzidos pelos Rothschild, as inovações introduzidas foram perenes. Os anos de 1850-1860 viram em seguida florir estabelecimentos bancários de um novo tipo (bancos de negócio, bancos de depósito) nos quais os antigos saint-simonianos tomaram parte, CIC, Crédit Lyonnais, Société General. (minha tradução)

domínios.

Nesta disputa o poder de combatividade dos Pereire se deveu a um importante aliado, Napoleão III. Portanto, o início do Segundo Império, apesar da oposição de James Rothschild, trouxe o ambiente necessário para a criação do banco dos Pereire, o Crédit Mobilier. Somado a essa circunstância, James sofria com a desconfiança do novo imperador devido sua proximidade com a família Orleans.

Essa situação permitiu que o banco dos Pereire se colocasse entre os grandes bancos modernos com capital em ações, estímulo a poupança, emissão de obrigações, abertura de contas correntes e constituição de uma rede bancária nacional. Neste período áureo eles financiaram, por exemplo, as grandes obras do urbanista Georges-Eugène Haussman por meio da criação de uma companhia imobiliária que lhes permitiu comprar terrenos em Paris e participar da renovação do Quartier de l'Opera.

Neste novo contexto as inovações da forma de crédito assumiram mecanismos para além dos descontos dos títulos de comércio a curto prazo. Investimentos seguros e líquidos, embora de baixo lucro, por meio de fundos próprios ou mesmo de depósitos eram realizados em empresas industriais para aproveitar o dinamismo destes setores no progresso técnico veloz. Assim agiram os irmãos Pereire até sua falência, pois, a despeito do apoio político de Napoleão, o Crédit Mobilier encontrou severas limitações de dinheiro e acabou por falir em 1867. Apesar da falência dos Pereire houve uma grande transformação no acesso ao crédito na França desde a passagem do século XVIII até o final do XIX.

Os bancos de negócios que os substituíram ajustaram melhor o uso destes recursos reduzindo o uso de meios próprios devido aos riscos ligados as transformações do setor. E assim os bancos regionais que apostavam no desenvolvimento industrial permaneceram franceses e se apoiaram nos notáveis locais. Não obstante, às vezes também contavam com o apoio de capitalistas estrangeiros e com benefícios discretos do Banco da França.

Foi sob esta perspectiva revolucionária do crédito que Chevalier vislumbrou uma nova sociedade liderada por banqueiros que distribuiriam riqueza e créditos aos indivíduos. E os Pereire acabaram por se tornar grandes opositores dos Rothschild, do crédito restrito a aristocracia e representantes de um novo tipo de sistema bancário. Pensamos que isto resolve nosso entendimento acerca do olhar saint-simoniano a respeito dos bancos como o espírito de seu Sistema do Mediterrâneo que conduziria a Associação Universal.

No entanto, pelo vimos até aqui, Talabot não teria concorrido para a promoção daquilo que era proposto pela doutrina. Contudo, vejamos a continuidade das ações desenvolvidas por ele nos anos sessenta.

Naquela década, mais uma vez a habilidade de Tabalot que tanto inspirava a confiança dos financiadores e administradores dos Trabalhos Públicos permitiu que ele estabelecesse novas redes se desvinculando dos Rothschild e aderindo ao novo modelo bancário que se orientava por critérios similares àqueles dos Pereire. Mas, em contrapartida, enquanto os Pereire investiram seus próprios recursos até a falência em 1867; Talabot deu continuidade aos seus planos expansionistas ligando-se ao *Société Général*. Foi a fundação deste banco, em 1863, que lhe permitiu consolidar os negócios em andamento e começar outros novos. Sendo assim, em 1865, ele se lançou na navegação sobre o Mediterrâneo criando a *Société Général de transports maritimes à vapeur* que tinha por objetivo transportar minerais pesados, como os minérios magnéticos de sua companhia na Argélia em destino aos altos fornos de Gard, Firminy e Creusot.

> Em somme, à defaut d'en être le prêcheur, Paulin Talabot sera le plus grand artisan du programme saint-simonien, et même, à sa manière de regarder vers le Sud, le plus proche des rêves fondateurs;[146] (BORRUEY, 1994, pg 90)

Destarte, apoiamo-nos nas palavras de Borruey e nos fatos apresentados logo acima para concluir que Talabot acabou por se tornar um grande representante dos pressupostos saint-simonistas ao desenvolver centros industriais que se interligariam por meio de ferrovias e navios à vapor os quais se conectariam por meio de portos modernos. Por conseguinte, as riquezas produzidas por estes centros seriam distribuídas por um novo sistema de rede bancária. Entretanto, seu êxito não se limitou ao desempenho do potencial técnico destas inovações tecnológicas e gerenciais. Pois, se no plano das alianças políticas o grande defensor dos Pereire foi Napoleão III, para Talabot, a Câmara de Comércio de Marselha e o Estado apoiariam seus negócios no norte da bacia de Joliette.

Jean-Baptiste Pastré, presidente da Câmara durante as negociações da doca-entreposto de Marselha, defendeu os interesses da nova companhia junto aos marselheses. No entanto, vale observar que depois da resolução do processo em Marselha, Pastré ocupou uma das duas vagas disponíveis à vice-presidência da Companhia das docas de Marselha, foi escolhido como membro do conselho de administração da P.L.M. e especialista em seu Comitê na Argélia. E esse tipo de estratégia parecia ser muito comum, pois ela também aconteceu quando o conselheiro de Estado Louis Frémy concedeu a Talabot a única candidatura para negociar com cidade a construção das docas de Marselha. Em contrapartida, o referido conselheiro que fora padrinho de casamento de Talabot, ocupou a segunda vaga restante de

[146] Em suma, a despeito de ser um pregador, Paulin Talabot será o maior artesão do programa saint-simoniano, e mesmo sua maneira de olhar em direção ao sul a mais próxima dos sonhos de seus fundadores;

vice-presidente da Companhia das docas-entreposto de Marselha (BORRUEY,1994, pg 91-108).

Por fim, entendemos que o movimento impulsionado por Enfantin, Bazard e Chevalier, mesmo após sua dissolução continuou a contribuir veementemente com a institucionalização do processo de modernizações francês. Portanto, avaliamos que a atuação de lideranças saint-simonianas na revolução do sistema bancário no século XIX foi um pilar fundamental na transformação que atingiu a reforma portuária. Isto é, diferentemente do associacionismo privatista inglês, o associacionismo francês foi uma concessão do Estado em que seus protagonistas se basearam em princípios da religião-científica para efetivar seus planejamentos. A ideia do Conde de Saint-Simon sobre um *Nouveau Christianisme* permanecia em vigor e tornava o sistema bancário responsável pela transubstanciação das riquezas materiais produzidas nos centros industriais a fim de promover a Associação Universal.

3.3. RIO DE JANEIRO: O SONHO DE UM PORTO ANTIESECRAVISTA.

Desde o início deste capítulo tratamos da modernização portuária e estatal nas cidades de Londres e de Marselha resguardando as peculiaridades de cada localidade. Assim sendo, percebemos que diferentes motivações atuaram nesses cenários proporcionando transformações, mais ou menos excludentes. No caso inglês adotamos uma perspectiva que privilegiou o viés privatista destas parcerias e como sua tendência monopolista afetou a zona portuária. Já no caso francês, voltamos nosso olhar para a relação entre as transformações na atividade portuária e os pressupostos de um ideário mais abrangente de modernização, sem descartar seu aspecto monopolista.

Posto isto, avançamos na análise do caso brasileiro com o intuito de exibir as especificidades inerentes ao projeto de reforma portuária programado por Rebouças. Anunciamos desde a introdução deste trabalho que a vida deste engenheiro compunha o eixo de nossa análise, entretanto, não nos limitamos aos seus registros e nos propusemos a dialogar com as tantas outras fontes vistas até este momento. Esse método nos colocou diante de algumas vivências deste homem e agora poderá nos colocar a par de suas convivências, ou seja, das leituras cruzadas que ele fazia de suas experiências transatlânticas em um mundo em plena transformação. Por conseguinte, remetemos seu projeto ao amplo contexto de proposições modernizadoras ocorridas durante o Segundo Reinado.

Sendo assim, voltamos ao nosso ponto de partida, ou seja, aos problemas técnicos

sofridos pela Doca da Alfândega. Mas em contrapartida debruçamo-nos nas soluções proposta por Rebouças. Pois já sabemos que ela não atendia ao novo padrão de serviço portuário e que a dependência dos serviços de saveiros e alvarengas para levar e trazer mercadorias e pessoas dos grandes navios persistia como um problema.

Essa situação agravava em demasia a duração das obras que dependiam exclusivamente do governo monárquico que arrecadava por meio do serviço de capatazia os recursos necessários a construção das docas. Mas sempre que este serviço era realizado por outros o governo perdia sua fonte de renda para dar continuidade às obras. Segundo Rebouças esse atraso e lentidão se dava pela legislação do Regulamento da Alfandega de 1860, mais precisamente o artigo 697:

> Infelizmente em seguimento de tão acertada disposição se acha o art 697, que a restringe de modo a torna-la insignificante quando diz: "Ficão sujeitas ao expediente da capatazia na fórma do artigo antecedente: 1º, as mercadorias estrangeiras, despachadas para consumo, que se embarcarem nas pontes e nos caes da alfandega ou mesa de rendas, ou de armazens e depositos externos, mantidos á custa e por conta da fazenda publica; 2º, todos os volumes de generos de produção e manufatura do paiz, que descarregarem ou embarcarem nas referidas pontes e cães; 3º, qualquer serviço ou trabalho, a que a capatazia *não esteja obrigada,* ou que fôr feito a pedido ou requerimento da parte ou o dever ser por conta desta e á sua custa, na fórma do presente regulamento." (Rebouças, 1870, pg 5)

Esse artigo colocava a capatazia sob a responsabilidade do governo, mas abria mão da cobrança quando a travessia até o porto era realizada por meio de transporte de saveiros e alvarengas. Outro efeito colateral dessa forma de operação do porto do Rio era o elevado custo cobrado por estes saveiros e alvarengas o qual recaía sobre as companhias de navegação tornando este porto caro e ineficiente. Enfim, lesavam a monarquia e as companhias de navegação:

> "Dizem Estevão Busk & C. negociantes desta praça e agentes da companhia Liverpool, Brazil & River Plate Steam Navigation, que soffrendo frequentemente *demoras inconvientes e desnecessarias despesas* na descarga das mercadorias, que os vapores desta linha conduzem para este porto, e dependendo do progresso desta empresa da facilidade, que abreviem tanto quanto fôr possivel a estada e diminuição as despezas dos seus vapores neste porto sem detrimento e *antes com vantagem da fiscalização publica,* os suplicantes muito respeitosamente implorão e esperão merecer de V. M. Imperial a graça de mandar facultar immediata entrada na bacia da alfandega, e lugar para dentro dela descarregarem sem demora os vapores da linha, de que os suppliicantes são agentes, ou antes as mercadorias, que tenhão de descarregar neste porto para os armazens da mesma alfandega, o que por sem duvida muito contribuirá para o exito de uma empresa útil, por isso que offerece transporte aos indivíduos e ás mercadorias por muito mais modico preço do que as linhas subvencionadas, e que de mais a mais gozão favores especiaes." *[sic]* (Rebouças, 1870, pg 7)

As soluções propostas para essa problemática procuravam reduzir o tempo de construção, os

custos das obras para o império e alterar o modo de funcionamento do porto ampliando a participação privada no empreendimento por meio de companhias gestoras. Essa perspectiva está diretamente relacionada ao prejuízo sofrido pelo Tesouro que ao invés de arrecadar com a descarga de mercadorias na alfândega, custeava a capatazia sem realizar a arrecadação.

Destarte, por meio de uma iniciativa de André Rebouças, uma nova lei foi promulgada em 1869[147] a fim de permitir a taxação dos serviços de embarque e desembarque de mercadorias por meio de concessões privadas que teriam a responsabilidade de custear as obras, gerir o porto e dividir lucro entre seus acionistas. A criação dessa nova legislação possibilitou a constituição da Companhia das Docas da Alfândega ao fim do mesmo ano e em março de 1870 foi a vez da concessão da Companhia DDPII no bairro da Saúde e da Gamboa no Rio de Janeiro. Com o advento desta legislação, Rebouças se conectava ao associacionismo que ele viu em Londres durante sua primeira passagem pela Europa.

No entanto, o surgimento deste tipo de companhia não aconteceu de forma tranquila. Estas duas concessões traziam como marca significativas transformações no uso do espaço portuário, como: a introdução do Jetty Principle que extinguiria a utilização de saveiros e alvarengas, desapropriaria imóveis, disputaria a interligação entre a EFDPII e o porto e extinguiria o uso de mão de obra escrava na zona portuária. Parte desta conjectura vimos nos capítulos anteriores.

Sabemos que este associacionismo propusera uma nova relação na gestão, na concepção de propriedade e na forma de trabalho. Também compreendemos que avanços da área tecnológica afetaram a noção de produção, armazenagem e consumo. Essa inovação iniciou ora uma reordenação de forças antagônicas, ora um recrudescimento por parte destas mesmas companhias concessionárias que reforçavam a antiga noção de propriedade de forma semelhante aos casos ingleses e franceses.

Em solo brasileiro esses perfis portuários são descritos por autores que se consagraram como referência quando tratamos desse assunto. Seus estudos abrangem um recorte temporal extenso e nos presenteiam com minucias da atividade no porto.

Por isso somamos aos nossos esforços os olhares de Cezar Teixeira Honorato, Maria Cecilia Velasco e Cruz, Sérgio Niemeyer Lamarão e Theo Lobarinhas Piñeiro como balizadores na busca de dados para pensar a condição portuária brasileira. Isto é, como a rede de trapiches, seu funcionamento e a representatividade que possuíam seus proprietários cumpriam suas funções na zona portuária do Rio de Janeiro. Suas perspectivas ajudam-nos a

[147] Decreto 1746 de 13 de outubro de 1869.

pensar o impacto do associacionismo proposto por Rebouças sobre a estrutura vigente.

Para Cezar Honorato[148] todo trapiche tinha de ter acesso direto ao mar, rio ou canal, em terras que ficaram conhecidas como *terras de marinha*. Os trapiches contavam com armazém, pátio e/ou telheiros que se comunicavam com pontes ou pequenos cais. A armazenagem não era a atividade mais importante, pois sua função era circulação, embarque e desembarque de produtos e alfandegagem. Muitos trapiches eram compostos de madeira, mas havia alguns com armazéns de alvenaria e telheiros de metal e por isso conseguiam tornar-se alfandegados. Com o advento das novas tecnologias dos navios a vapor e grandes veleiros tornou-se inviável acostar nos trapiches devido ao baixo calado que a sua atracação permitia, assim como, pelo pequeno espaço acostável em suas pontes e cais. Essa atividade é definida pelo autor pela "inexistência de qualquer lógica ou projeto que visasse implementar uma racionalidade a todo o conjunto que se poderia chamar de comunidade portuária." (HONORATO apud PIÑEIRO,2011:5)[149].

Já para Maria Cecília Velasco e Cruz[150] apesar da heterogeneidade apresentada na estrutura e no uso dos trapiches, há uma lógica de funcionamento que se desenvolveu desde a independência conferindo aspectos urbanos ao porto do Rio de Janeiro. Sistema esse que se apresentou até o final do século como central quando comparado ao resto do país. Desta maneira, a autora traz sua questão primordial:

> Contudo, cabe indagar, será que avaliações feitas em meio a um clima de adesão apaixonada aos atos do governo não poderiam conter exageros e distorções? Será lógico, por exemplo, aceitar sem questionamentos a declaração do então vice-cônsul francês no Brasil de que nos trapiches "empilhavam-se numa desordem completa as mercadorias mais diversas, enquanto não eram distribuídas pelas chatas ou saveiros?" A desordem mencionada não inviabilizaria o próprio comércio de exportação e importação da praça do Rio de Janeiro? […] Se no tempo dos trapiches, imperavam no sistema a desordem, a ineficiência e o atraso, como era possível haver um comércio tão intenso e se arrecadar tantos impostos? (CRUZ, 1999, pg 2 e 4)

A partir desta última questão a autora se propõe analisar as diferenças técnicas e estruturais dos trapiches, como por exemplo: o fato de uns serem alfandegados e outros não, a perda da centralidade do sistema alfandegário, a dilatação da fronteira do porto, a criação da Mesa de Despacho Marítimo que procurava centralizar os diversos despachos e acelerá-los, a

---

[148] HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto*. São Paulo: Hucitec, 1996.

[149] Afora a citação referida também podemos encontrar a descrição desta dinâmica em HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. O *que era o trapiche? O porto e a cidade do rio de janeiro no século XIX.* Acervo, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, jan./jun. 2015 – p. 145- 158.

[150] CRUZ, Maria Cecilia Velasco e. *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*, 1999. Disponível em <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf> Acesso em 03 05 2015

introdução do despacho por estiva na alfândega do Rio de Janeiro, a tentativa de ampliar o controle sobre a implantação do projeto da DDPII, a criação da Mesa do Consulado, a presença de agentes de fiscalização nos trapiches privados e a criação do Regulamento da Alfandega e das Mesas de Renda de 1860.

Tal análise visa compreender como ao final do século XIX e início do XX o processo de modernização proposto não extinguiu a inteligibilidade da sistemática portuária do Segundo Império. A autora evidencia uma complementaridade entre as unidades públicas (as Mesas) e as privadas (trapiches com agentes).

Ainda segundo a autora, o complexo portuário carioca tinha um centro, constituído pela Alfândega e a rede de trapiches alfandegados, um conjunto de trapiches não alfandegados de uso público e uma periferia formada pelos trapiches e armazéns privativos. Apesar da inexistência de cais com profundidade suficiente para a atracação de navios de grande calado, os despachos sobre água, a descarga simultânea, assim como a desintegração, a diversificação e a complementaridade de funções das inúmeras peças do sistema davam eficiência e velocidade ao complexo portuário e tornavam inteligível o surpreendente desempenho do porto durante o Segundo Império.

Apesar da divergência entre esses entendimentos acerca dos trapiches e de seu funcionamento, as análises de Cruz e Honorato são referências indispensáveis para a compreensão da realidade portuária brasileira. Contudo, Théo Lobarinhas Piñeiro ao abordar esta questão ampliou a perspectiva dos autores citados, sem, no entanto, confrontá-los. Pois a seu ver, para além da questão da eficiência, estes trapicheiros e comerciantes desenvolveram um papel político no cenário do Rio de Janeiro. A atuação política desses agentes socioeconômicos é uma contribuição ímpar no trabalho do autor, assim como, sua definição acerca deles.

> Entretanto, cabe explicar que, por ***Negociante***, estou entendendo o proprietário de recursos monetários que, além da esfera da circulação, atua no abastecimento, no financiamento, investe no tráfico de escravos, o que permite que controle setores chaves da economia, inclusive na produção escravista, face ao papel que desempenha no crédito e no fornecimento de mão de obra. Uma de suas características é a multiplicidade e diversidade de suas atividades, detendo uma posição privilegiada na sociedade brasileira e seja capaz de influir decisivamente tanto nos rumos da economia e da política do país. Atua tanto na atividade comercial, como pode ser encontrado na manufatura, nas casas bancárias, companhias de seguro, bancos, etc. (PIÑEIRO, 2011, pg 3)

Posto isto, ampliamos esta discussão para além da capacidade de organização da atividade portuária do Rio de Janeiro em seus trapiches e avançamos sobre os posicionamentos que esses atores adotaram diante da agenda modernizadora. Em outras palavras, podemos dizer

que este olhar nos aponta a serviço de quem esteve a organização e eficiência do porto brasileiro. No capítulo anterior quando apresentamos os embates entre Rebouças e Bicalho nas páginas do Jornal do Commercio tratávamos em parte da questão indicada na citação acima. No entanto, mais adiante veremos que tais disputas não se ativeram as concorrências entre companhias. Contudo antes de seguirmos, precisamos apresentar a descrição que o professor Lobarinhas fez do papel político desses *Negociantes*[151] no cenário brasileiro.

Quando D. João, Príncipe Regente de Portugal chegou ao Brasil, passadas as comemorações, teve que dedicar-se aos encargos de montagem da estrutura do aparelho de Estado, para administrar o Império lusitano a partir da nova capital. Era, portanto, o momento de tomar contato com os problemas, personagens e dificuldades vivida na colônia. De imediato, tomou conhecimento de que havia pelo menos um conjunto de pessoas capaz de se fazer ouvir e defender seus interesses, pois constituíam o mais importante segmento econômico.

Após estabelecerem este canal de comunicação com a corte portuguesa, estes atores participaram ativamente do processo de independência formando juntamente com os *Proprietários de Terra e Escravos* o que ele intitula o *bloco no poder* (PIÑERO, 2011:3) o qual se consolidou e se integrou ao governo do novo Império.

Contudo, antes mesmo de o Brasil livrar-se da condição colonial, D. João fazia-se dependente destes *Negociantes* para organizar diversos serviços, entre eles o porto. E durante o processo de expansão da zona portaria em 1809, o Príncipe Regente decretou em 21 de janeiro, por meio do Conselho da Fazenda, que os terrenos nas praias da Gamboa e do Saco do Alferes fossem destinado à construção de trapiches, "a quem mais oferecer e possa em breve tempo edificar" (PIÑERO, 2011:4).

Assim se constituiu por anos a dependência da zona portuária destes agentes. Durante boa parte do Império, a estrutura de recolhimento de impostos foi baseada no Sistema de Arrematação. Isto é, o Estado, mediante o adiantamento feito de um valor menor que o previsto pela taxa, transferia o direito de cobrar os tributos devidos ao arrematador. Este último ficava com a diferença advinda desta operação. No bojo de transações como essa, o trapiche alfandegado tornou-se outra medida que conferiu enorme autonomia aos negociantes, pois "além de funcionar como estabelecimento particular, tem uma delegação da alfândega pela qual correm dos despachos, fazem-se as verificações, etc" (PIÑERO, 2011:6). Estes

[151] Ver PIÑEIRO, Théo Laborinhas. *A Política dos Negociantes e o Porto do Rio de Janeiro no século XIX.* Disponível em http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300890045_ARQUIVO_NegociantesePortodoRJ.pdf Acesso em 02 05 2015.

trapiches são excelentes sínteses da imbricação entre negociantes e o governo e nos ajuda a perceber a força política e econômica dessa fração.

Os desafios colocados a DA e, principalmente, a DDPII enquanto projetos modernizadores ameaçavam a esses agentes de maneira similar aos casos ingleses (faroleiros, trapicheiros, Trinity House) e franceses (proprietários dos *Domaines*, comerciantes marselheses). No entanto, da mesma maneira que as outras localidades guardaram suas idiossincrasias entre si, o caso brasileiro também teve suas especificidades como veremos a seguir.

Um dos aspectos defendido nessa reforma e que representou um desses desafios foi a proteção aos funcionários proposta por Rebouças ainda durante a gestão da DA. Ele procurou organizar uma Caixa de Socorros que se destinaria a proteger os trabalhadores portuários.

> Aos fundadores da companhia da dóca da alfandega do Rio de Janeiro não foi dado completar o seu pensamento creando um *Caixa de pensões* para os seus trabalhadodres. Pouco mezes depois de creada esta companhia, retiravam-se simultaneamente do ministério da fazenda e da inspectoria da alfandega os ilustres e devotados estadistas, que dirigiram a sua fundação: - o visconde de Itaboray e o Dr. José Machado Coelho de Castro. Começou desde então a reação contra a reforma aduaneira, consagrada pela lei de 13 de outubro de 1869 - : a companhia, obrigada a defender a sua própria existência, não tinha lazêr para curar do seu aperfeiçoamento interno. *[sic]*(Revista do Instituto Politecnico, 1875, pg 77)

Infelizmente ela não foi implementada, pois a perda de importantes parceiros custou a realização da Caixa de Socorros. Avaliamos que gerir um projeto que possuía um planejamento anterior a sua admissão na execução das obras também dificultou seu objetivo. Sendo assim, ao desenvolver seus próprios planos, ele retornou a essa mesma questão.

Portanto, em sua segunda viagem à Europa, em 1872, estudou como os principais portos lhe davam com estes problemas e ao redigir a memória desta viagem - *Portos de Commercio* - deixou o seguinte registro.

> A creação de uma *Caixa de socorros e pensões* para os trabalhadores da companhia da dócas de D. Pedro II deverá ter lugar logo depois de concluído a sua primeira secção, e de constiituido regularmente o seu corpo de trabalhadores. *[sic]*(Revista do Instituto Politecnico, 1875, pg 78)

Destarte, ele não desistiu de acreditar que melhores condições de trabalhos poderiam se estabelecer para os trabalhadores braçais do porto que sofriam com o alto índice de acidentes.

Outro assunto que não lhe passou despercebido foi o exercício conjunto dos cargos de direção por parentes por afinidade ou consanguíneo. E assim esse problema foi regulamentado na DDPII.

> Art 19. Não poderão exercer conjunctamente o cargo de Directores accionistas que forem sogro e genro, ou cunhados durante o cunhadio, parentes por consanguinidade até o 2º gráo; dous ou mais sócios de uma firma social, nem os credores pignoratícios, se não possuírem o requerido numero de acções próprias. *[sic]*(Decreto 4774 de 23 de agosto de 1871)

Apesar da dificuldade em encontrar diretores, como veremos a seguir, ele não dispensou o cuidado em evitar compor uma diretoria formada majoritariamente por pessoas que possuíssem algum parentesco.

> Agora o grande problema é organizar a Diretoria que ninguém aceita. Por isso "estive das 11 ás 2 ½ da tarde sempre de tílburi em uma verdadeira caçada de Diretores para a Cia. De Docas Pedro II".
>
> Não foi fácil, entretanto, convencer a gente rica da colaboração neste empreendimento. Emprestar dinheiro sim; assumir responsabilidades subsidiárias éra demasiado. "Oh! história ignota da criação da iniciativa individual neste país" exclama ele – após haver caçado tres ou quatro nomes para dar vida àquele sonho *[sic]*(VERISSIMO, 1939, pg 80).

A preocupação de Rebouças pode ser compreendida pelas relações que subsistiam em estado latente a proposta associacionista por ele defendida. Seu objetivo de cotizar recursos privados para implementar serviços público por meio lei de 13 de outubro de 1869 esbarrou em hábitos e costumes sedimentados na cúpula da elite monárquica brasileira.

Nesta direção um dos primeiros problemas enfrentado por Rebouças ocorreu quando no dia 11 de outubro de 1866 a Marquesa de Olinda escreveu a seu pai, o conselheiro Antônio Rebouças, pedindo que se conservasse seis escravos seus nas obras da Alfândega. E uma senhora parenta do Conselheiro Beaurepaire Rohan pediu que "um preto seu passasse de servente a pedreiro". E assim, ele precisou tratar dos "incômodos" proporcionados aos proprietários de escravizados que frequentavam seu círculo social

> Principiam a embaraçar-me com empenhos; a Marqueza de Olinda, escreveu hoje a meu Pai, pedindo-lhe que conservasse nas obras da Alfandega seis escravos seus. (...) Uma senhora, que se disse ser parenta do Conselheiro Beaurepaire Rohan, teve a simplicidade de mandar-me chamar com a maior instancia para pedir-me que um preto seu passasse de servente a pedreiro. Póde esta fazer companhia a tal Marqueza de Olinda. *[sic]*(FLORA e VERISSIMO, 1938, pg 138)

A dependência econômica do escravismo era uma realidade inegável. Ainda em vida o Marquês de Olinda colocou-se contra a abolição da escravidão por considerar que ela abalaria a nação (VERISSIMO, 1939, pg 194). Pedro de Araújo Lima havia sido um regente imperial e acabara de exercer pela última vez o cargo de chefe dos Ministros (12 de maior de 1865 a 3 de agosto de 1866), por isso, acreditamos que sua viúva se sentiu confortável para solicitar a

Antônio Rebouças que seu filho não retirasse os seus escravos das obras das Docas da Alfândega. Esse pedido respaldava-se na representatividade do lugar que seu marido antes ocupou, mas também na consciência da divergência acerca do público entendimento que seu marido e Rebouças tinham sobre esse assunto.

Portanto, acreditamos que para evitar ou dificultar tais situações, ele inseriu a proibição do uso de mão de obra escravizada nos originais do estatuto da DDPII. Dessa maneira, bastaria que o governo fizesse a promulgação do decreto e, consequentemente, estaria extinto o uso da mão de obra escravizada nas docas da Saúde e da Gamboa. Sendo assim, em 13 de dezembro de 1869 ele apresentou sua petição ao ministério da agricultura com o seguinte texto no décimo nono item:

> A companhia não possuirá escravos e só empregará nas construcções de suas obras e no seu custeio pessoas livres.
>
> Os nacionaes, empregados por ella, gozaráõ da isenção do recrutamento bem como da dispensa do serviço da guarda nacional.
>
> Só terão direito de gozar da isenção do recrutamento bem como da dispensa do serviço da guarda nacional aquelles que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao chefe da policia e assignada pelo superintendente da companhia ou seu representante, não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella incluído ou contemplado individuo algum que não tiver tres mezes de serviço effectivo. *[sic]*(Rebouças, 1869, pg 16)

No entanto, quando o texto do estatuto foi aprovado, por meio do decreto 4492 de março de 1870, este item não mais existia. Apesar desse decreto sofrer alterações até que as obras fossem inauguradas nenhuma dessas mudanças tratou dessa questão. Na última alteração, em agosto de 1871, antes do início das obras, a única referência que mais se aproxima deste assunto encontra-se nos parágrafos 4, 5 e 6 do artigo 21 do decreto 4774.

> § 4º Nomear um Gerente de sua confiança, que tome a seu cargo a direção e expediente do serviço diário, fixando a retribuição dos seus serviços;
>
> § 5º Nomear, sob proposta do Gerente, os empregados que forem necessários, marcar-lhes os ordenados, e a fiança que devem prestar.
>
> § 6º Suspender, impor multas e demittir os empregados que mal servirem; (Decreto 4774 de 23 de agosto de 1871)

A forma com que encontramos a redação desses parágrafos nos fazem pensar que a autonomia dada a este *Gerente*, função que era ocupada por Rebouças, permitia uma espécie de proteção pessoal aos funcionários contratados. No entanto, isso estaria muito distante do estatuto antiescravista sonhado por ele.

O objetivo de Rebouças de institucionalizar, por meio da companhia, mecanismo de

proteção social e de extinção da mão de obra escrava ficaram assim limitados a ações pessoais que poderiam mudar de uma gestão para outra; seja no gabinete ministerial seja na gerência da doca. Até que o movimento abolicionista se consolidasse no Brasil, tais lutas restringiam-se a um viés personalista com discurso muito bem articulado, no entanto, pouco organizado para implementar as mudanças necessárias. Hábitos e costumes que por anos se consolidaram entre esses grupos não seriam facilmente transformados por força de lei como podemos ver em outros casos.

Lembramos de José Machado Coelho de Castro que era o principal acionista da DDPII e não à toa foi homenageado quando o muro de 2,5m que havia no projeto original das docas foi substituído pela rua Coelho de Castro. Sua participação como acionista desta companhia começou em 1870, mas durante a tramitação da petição que solicitava a concessão portuária para a companhia, em 16 de outubro de 1868, sua condição de Inspector da Alfandega tornou inevitável que ele desse seu parecer sobre tal empreendimento (REBOUÇAS, 1869:32). Após colocar o projeto sob a análise do perito Dr. Matheus da Cunha, ele deu seu aval permitindo que a petição continuasse seu trâmite em direção ao Tesouro Nacional. Em seu despacho evidenciou a urgência da repressão ao contrabando que ocorria na baía do Rio de Janeiro e como a nova companhia poderia contribuir no combate a este problema (REBOUÇAS, 1869: 31). Embora saibamos que em um futuro bem próximo o muro que isolaria as atividades da doca com o fim de evitar esse tipo contrabando seria substituído pela rua que levaria seu nome.

A polivalência vivenciada pelo acúmulo de funções não era vedada naquela época. Isso permitiu a Coelho de Castro ser o inspetor que deu o aval ao projeto DDPII antes de sua efetiva existência e, por conseguinte, não o impediu de exercer a função de diretor da doca enquanto também era diretor do Banco do Brasil[152]. Mas pode-se pensar que esta circunstância foi apenas uma excepcionalidade, sendo assim, destacamos que afora sua atuação como inspetor e diretor, ele já havia trabalhado junto com seu cunhado, Mariano Procópio, na direção da Companhia União Indústria[153] em 1861. A presença de Coelho de Castro nesta empreitada nos permite notar que mais vez, em outra uma concessão, temos a reincidência de protagonistas envolvidos no processo de construção do ambiente urbano da capital federal. E não nos passa despercebido que a composição desta rede de

[152]Ver Anais do Museu Histórico Nacional. Volume XII. 1951. Disponível em http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=mhn&pagfis=12705 [Acessado em 22 de abril de 2017]

[153]Idem ao anterior. (Lembramos que esta companhia construiu e explorou a primeira estrada de rodagem brasileira que ligou Petrópolis a Juiz de Fora).

empresários/engenheiros/negociantes se imbrica com os laços consanguíneos e de parentesco por afinidade que eles compunham.

O que se evidencia para nós como mais relevante neste episódio é o fato de que o associacionismo proposto para as companhias de docas seria afetado pelo hibridismo das atividades público-privadas desenvolvidas pelos *Negociantes* e pelos seus laços de afinidade. Esse aspecto não era exclusivo do caso brasileiro, pois também o vimos acontecer quando a Trinity House se sentiu ameaçada, na influência política dos irmãos Pereire junto a Napoleão III e, principalmente, nas negociações desenvolvidas por Paulin Talabot.

Os usos dessas relações eram imprevisíveis e não necessariamente estavam preocupadas com uma agenda modernizadora. Mariano Procópio Ferreira Lage, cunhado de Coelho de Castro, desejava obter a concessão da interligação do porto com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, fato que o colocou em direta oposição a parte do projeto da DDPII. No entanto, ambas as companhias não adquiriram essa concessão. Em contrapartida, Mariano Procópio tornou-se acionista das duas companhias de docas, Alfândega e DDPII, consequentemente, sócio de Rebouças e Coelho de Castro. O exercício de múltiplas funções público-privadas e o anseio pelo maior número de concessões ditava o tom nessas relações.

Contudo estas sociedades não eram sinônimo de uma situação pacífica entre os acionistas, pois alguns registros que encontramos no diário de Rebouças e no Jornal do Commercio[154] mostram que a venda e a entrada de ações da DDPII foi muito conturbada. Essas dificuldades são atribuídas a um resquício da disputa entre a DDPII e a EFDPII/Metropolitana (VERISSIMO, 1939, pg 79). O momento mais crítico teria se dado quando Procópio liderando vendas de ações em massa da DDPII, em outubro de 1871, afugentou possíveis investidores e os já estabelecidos.

> Os inimigos têm porém outros recursos: vender em massa as ações da Cia e provocar pânico. Essa manobra é tentada por Mariano Procópio – também acionista da Pedro II. Outros o acompanham: o comendador Mesquita, Lima e Silva, o Conde de Bomfim, etc. André reage; emprega todas as suas economias, busca novos acionistas e evita o desastre. Por fim – 2 dias depois o Inspector da Alfândega, Paula Freitas, que faz parte do grupo de Combate – proíbe a Companhia Pedro II a armazenagem de vinho e o embarque de café (VERISSIMO, 1939, pg 84).

Desta forma, segundo o mesmo autor, esse tipo de estratégia afetava de maneira capital um princípio basilar que aquele novo tipo de iniciativa propunha, isto é, não depender do governo. Mas na medida em que os interesses pessoais destes indivíduos se colocavam em

[154] Entre 29 de setembro de 1871 e 31 de maio de 1872 quando ocorreu a segunda entrada de ações da DDPII é possível encontrar várias publicações referentes a este assunto no Jornal do Commercio. Entre ataques e defesa as ações da companhia são posta em questão dificultando suas negociações.

confronto, a prestação deste serviço se via diretamente ameaçada.

E à medida que os ânimos se acirram entre eles, novas iniciativas eram tomadas no intuito de enfraquecer o adversário. Nesse contexto, Mariano Procópio liderou um ataque a forma com que a Pedro II tinha para angariar recurso a fim de dividir lucros entre seus acionistas durante o período de suas obras. Uma das fragilidades da companhia em sua fase inicial era o fato de não possuir instalações fazendo com que ela precisasse arrendar trapiches. Sendo assim, uma negociação foi encaminhada ao Trapiche da Ordem pela DDPII e as tratativas chegaram a um preço de 60 contos anuais. Mas a DA fez uma oferta superior no valor de 78 contos anuais a fim de impedir que a DDPII conseguisse obter êxito nesta negociação, pois Procópio não era mais acionista da DDPII. Esse episódio foi o primeiro passo para demissão de Rebouças da Companhia da Doca da Alfândega alguns meses mais tarde. (VERISSIMO, 1938, pg 83)

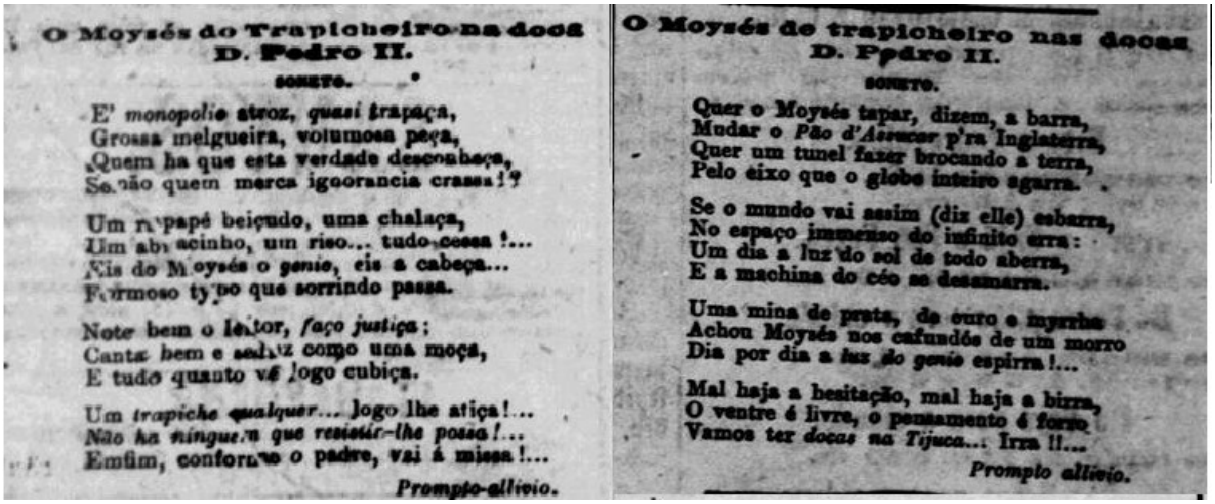
Todavia, para Rebouças, para além das disputas logo acima descritas, havia um pano de fundo que perpassava toda essa situação a fim de afetá-lo individualmente da forma mais vil e covarde.

> A 19 de setembro de 1871, apenas 4 dias após a inauguração das obras, já dois acionistas de certo peso, querem dissolver a Companhia. O Conde d'Estrêla, presidente dela, recebe cartas anonimas, lastimando que ele português e branco se misture com um mulato; a legalidade do premio de 200 contos que André recebeu peal cessão do privilegio e pelos estudos tecnicos , é posta em duvida e o bahiano tem que resistir só, convencer os tímidos, animar os desesperançados, fazer face aos que o destroem e aos que o deixam destruir *[sic]*(VERISSIMO, 1939, pg 83).

A carta anônima enviada ao Conde d'Estrêla se soma a uma série de publicações que o atacava nos jornais com o objetivo de afetar sua honra pessoal. Como sabemos Rebouças era um especialista na área de obras hidráulicas e o porto do Rio de Janeiro não foi seu único projeto. Seus planos e intervenções rendiam-lhe reconhecimento, mas havia aqueles que não admitiam ou consentiam seu trabalho e adotavam esses expedientes para constrangê-lo. Um outro exemplo deste tipo de ataque anônimo se deu nas páginas do Jornal do Commercio. Sonetos com tons jocosos e preconceituosos, intitulados *Moyses do Trapicheiro,* foram publicados até o final daquele ano.

O conjunto de ações e ataques que acabamos de descrever ou mesmo aqueles que tratamos no capítulo anterior se insere em uma cronologia quase simultânea de manifestações que encontramos em jornais, no diário e em suas memórias. É preciso estar atento aos registros de datas e aos nomes para não perder a dinâmica desses eventos[155].

[155] O soneto da esquerda foi publicado em 29 de novembro de 1871 e o da direita em 06 de novembro de 1871.



O Moysés do Trapicheiro nas docas
D. Pedro II.
SONETO.

E' *monopolio* atroz, *quasi* trapaça,
Grossa melgueira, volumosa peça,
Quem ha que esta verdade desconheça,
Senão quem merca igoorancia crassa!?

Um papé beiçudo, uma chalaça,
Um abraçinho, um riso... tudo cessa!...
Vis do Moysés o *genio*, eis a cabeça...
Formoso typo que sorrindo passa.

Note bem o leitor, *faço justiça*;
Canta bem e sedúz como uma moça,
E tudo quanto vê logo cubiça.

Um *trapiche qualquer*... logo lhe atiça!...
Não ha ninguem que resistir-lhe possa!...
Emfim, conforme o padre, vai á missa!...

Prompto-allivio.

O Moysés do trapicheiro nas docas
D. Pedro II.
SONETO.

Quer o Moysés tapar, dizem, a barra,
Mudar o *Pão d'Assucar* p'ra Inglaterra,
Quer um tunel fazer brocando a terra,
Pelo eixo que o globo inteiro agarra.

Se o mundo vai assim (diz elle) esbarra,
No espaço immenso do infinito erra:
Um dia a luz do sol de todo aberra,
E a machina do céo se desamarra.

Uma mina de prata, de ouro e myrrha
Achou Moysés nos cafundós de um morro
Dia por dia a *luz do genio* espirra!...

Mal haja a hesitação, mal haja a birra,
O ventre é livre, o pensamento é forro
Vamos ter *docas na Tijuca*... Irra!!...

Prompto allivio.

Figura 23 Jornal do Commercio Moyses do Trapicheiro Novembro de 1871

A morte de Mariano Procópio em fevereiro de 1872 poderia ter arrefecido momentaneamente aquele ambiente de intrigas. Mas outros acionistas desta sociedade também possuíam um histórico pregresso de oposição a intervenções realizadas pelo governo monárquico e pelas as novas leis as quais afetavam seus interesses particulares. Dentre estes podemos apontar o Conde de Bonfim, o Barão de Mesquita e o Conde de Tocantins.

O Conde de Bonfim era um dos homens mais ricos do Rio de Janeiro e teve sérios problemas com a Comissão Especial que foi formada para resolver a seca que assolou a cidade em agosto de 1870. A referida comissão adotou como medida para resolução do problema a tomada de propriedades particulares para cavar poços e fazer uso da água. Mas o Conde de Bomfim que era um dos "proprietários de certos terrenos e certas águas" (VERISSIMO, 1839, pg 101 e 102) resistiu as medidas adotadas e obteve o apoio do Ministro da Agricultura, Diogo Velho, que lhe deu razão e ordenou alterar o plano de trabalho. Mas o Visconde de Itaboraí, chefe do Conselho de Ministros, ordenou que a comissão realizasse a obra mesmo que fosse *preciso empregar força* (VERISSIMO, 1839, pg 102). Apesar de não encontrarmos registros acerca da necessidade do uso da violência, o tom ameaçador do ministro permitiu que o plano de trabalho original fosse mantido. Entretanto, há um aspecto fundamental nesta circunstância, isto é, o fato de que estas obras tiveram sua direção técnica realizada pelos irmãos Rebouças, André e Antonio. Enfim, eles eram os agentes de uma intervenção que se fazia por meio de uma ameaça do chefe do Conselho de Ministros.

Ao fim de dois meses o problema de abastecimento da cidade foi resolvido com mais de cinco milhões de litros de água nos chafarizes públicos da cidade desviado do rio Trapicheiros e do rio dos Macacos. Nesta ocasião os Rebouças tentaram convencer o imperador de tornar esta iniciativa uma companhia privada que levaria água a casa das

pessoas mais pobres por uma módica quantia. Contudo o imperador não consentiu e o fim da gestão do gabinete ministerial do Visconde de Itaboraí foi determinante para evitar a continuidade desse planejamento.

Mas Rebouças se considerava “o cocheiro do carro do progresso que não deve olhar para quem pisa em seu caminho” (SANTOS, 1985, pg 178) como já mencionamos. Com esse sentimento defendia a pauta modernizadora dos portos brasileiros, consequentemente, continuou tratando da mais disputada e valiosa propriedade do período do Segundo Reinado, o escravizado. Depois das celeumas com a viúva do Marque de Olinda e com a suposta parenta do Conselheiro Beaurepaire Rohan, ele seguiu na sua campanha.

Por não se esquivar desta temática, mais uma vez confrontou-se com aqueles que poderiam estar entre seus sócios e dessa vez seu posicionamento atingiu mais uma vez o círculo mais elevado da elite política e econômica do pois, como podemos ver adiante.

A contar de 16 de julho de 1871, o Conde de Bomfim, em defesa dos *Negociantes,* passou a comandar mais uma ação contra a agenda modernizadora que o país buscava se adequar. Ele liderou o Club da Lavoura e do Commercio, pouco mais de dois meses antes da promulgação da Lei do Ventre Livre, com o objetivo de unir agricultores e comerciantes contra a tramitação deste projeto de lei.

Destarte, circulares como a que se vê logo abaixo passaram a ser publicadas no Jornal do Commercio fazendo duras acusações ao governo imperial. Pois aqueles que a subscreveram se consideravam lesados financeiramente por se entenderem como os responsáveis pela produção da fortuna pública. Para eles a comissão especial responsável pelo projeto de lei adotara uma “celeridade despótica”, uma “exaltação frenética”, expusera “theorias perigosas”, atropelava “regras parlamentares” contra aqueles “cujos hombros possantes repousa a fortuna pública” a fim de ludibriar a opinião coletiva “sobre a questão mais grave que pode agitar este Império: a proposta relativa ao estado servil.” Assim defendiam seus interesses sob a presidência do Conde de Bomfim.

Observamos que dentre os que subscreveram a circular do Club também encontramos o filho do Conde de Bomfim, Jeronymo José de Mesquita. Também conhecido como Barão de Mesquista, ele foi vereador, membro da Caixa de Amortização, Diretor do Banco do Brasil e presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro. Junto com seu pai que é descrito como um “capitalista abastado e banqueiro cuja bolsa muitas vezes se abriu para acudir ao Estado” (VASCONCELOS e VASCONCELOS, 1918, pg 86) se colocou contra o projeto de lei.

Circular do club da Lavoura e do Commercio

O debate empenhado sobre a questão mais grave que póde agitar este Imperio veio revelar á plena luz, ainda uma vez, que a opinião publica é sem rebuço ludibriada pelo nosso governo.

O gabinete de 7 de Março, presidido pelo Sr. Visconde do Rio Branco, encarregou-se de demonstrar essa triste verdade de modo eloquente: a proposta relativa ao estado servil; o tom que para sustental-a assumio na tribuna e na imprensa; o calor inconveniente de que se mostra possuido; a exaltação frenetica de sua commissão especial na exposição de theorias perigosas; a celeridade despotica que está imprimindo á discussão com atropello das regras parlamentares, tudo patentéa sua convicção de que nesta terra vale tudo o governo, sómente o governo.

Cerrando ouvidos aos conselhos da mais trivial prudencia, dando de mão a medidas preparatorias, menosprezando solemnes protestos da nação, pretende esse ministerio decretar quanto antes a solução de um complicadissimo problema, como traçou em sua phantasia, e segue em tal proposito um systema violento, em que não consente á opposição o debate franco, e muito menos deseja que o paiz dê inteiro accordo de si quando se trata de negocio que lhe vai abalar profundamente a vida. Perante essa demonstração acintosa, estremecêrão as duas classes sobre cujos hombros possantes repousa a fortuna publica: a lavoura e o commercio. D'ahi nasceu energica, vivaz, a idéa da organisação do club, que se installou nesta côrte, em 16 de Julho do corrente anno.

Esparsos os agricultores do Brazil em uma área immensa, separados muitas vezes por não pequenas distancias, atarefados de continuo, vivem em certo isolamento, senão completo, pelo menos em gráo sufficiente para influir de modo nocivo em seus altos interesses e na marcha dos negocios publicos. Raramente, e por motivo extraordinario, encontrão-se e deliberão em maior numero. Assim que, é difficil colher as opiniões dos lavradores de uma mesma parochia, e se, por esforço de alguns, ellas se manifestão e tomão corpo, ainda corre tal pronunciamento o risco de esmorecer e definhar no circulo estreito do campanario, quando não é abafado pela politica tacanha dos nomes proprios e da intriga rasteira. Se o estudo das idéas e sentimentos da lavoura de uma freguezia é de laborioso processo, vai a difficuldade em escala ascendente quando se trata do municipio e da provincia.

O que dizemos da lavoura applica-se até certo ponto ao commercio.

Contrastando com essa dissiminação de elementos de opinião respeitavel e grande, ahi vemos o governo pujante no meio de sua rede centralisadora manobrando em todos os pontos e quebrando uma por uma as resistencias que se lhe antepoem! Foi nesse deploravel caminho que a opinião publica desfalleceu desanimada e que não poucos espiritos robustos sentirão-se contaminados de perniciosa descrença.

O fim do nosso club é fazer com que as forças vivas do paiz congreguem-se, estabelecendo entre si communicações regulares, havendo nesta côrte um centro onde venhão ter opiniões, noticias, queixas, reclamações, que de todos os angulos do Imperio os lavradores e commerciantes queirão dirigir no sentido de manifestar suas aspirações, sustentar seus direitos e pedir justiça.

Julgamos que estas nobres vistas hão de merecer de V. honroso acolhimento, e pois lhe pedimos que nos autorise a considera-lo membro desta associação. Lisongéa-nos a grata esperança de que muito nos auxiliará com a sua influencia e actividade. Ante esta politica que considera o clamor provocado pelos seus actos como arrojo de insensata ousadia e aponta o silencio da descrença de alguns e a demora das manifestações de outros como applauso de seu procedimento, convem levantar, constitucional mas energicamente, a opinião publica: á lavoura e ao commercio cabe a iniciativa dessa momentosa tarefa. Appellamos com fé para o seu patriotismo.

Conde do Bomfim, presidente.
[illegible], vice-presidente.
Barão da Parahyba, vice-presidente.
Pedro Luiz Pereira de Souza, 1º secretario.
José Feliciano de Moraes Costa, 2º secretario.
Barão de S Clemente, thesoureiro.
José de Souza Breves.
Visconde de Prados.
Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.
Jeronymo José de Mesquita.
[illegible].
João Evangelista Teixeira Leite.
Joaquim José de Souza Breves.
Joaquim Vidal Leite Ribeiro.
Caetano Furquim de Almeida.
Bernardo de Araujo.
Francisco de Paula Santos.
Augusto Soares de Miranda Jordão.
Gabriel Pedro Baptista de Assis Silva.
Francisco Caetano do Valle.

Rio de Janeiro, 4 de Agosto de 1871.

Figura 24 Jornal do Commercio Club da Lavoura e Commercio Agosto de 1871

Outro opositor a discussão iniciada na Câmara sobre o projeto de lei que tornava livre os filhos e filhas dos escravizados[156], apesar de não encontramos seu nome entre os subscritos do Club da Lavoura e do Commercio, foi José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho[157], o Conde de Tocantins. Ele se elegeu deputado por Minas Gerais e depois pelo Rio de Janeiro nas 10ª, 11ª, 13ªe 14ª legislaturas, ou seja, durante sua participação acionária na DA e na DDPII. Não obstante, também ocupou os cargos de Presidente do Banco do Brasil, da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Membro da Junta Administrativa da Caixa de Amortização, Diretor da Caixa Econômica e do Monte de Socorro. Seu pai, Francisco de Lima e Silva, foi um dos regentes durante as Regências trina provisória e permanente nos anos 30 do século XIX durante a menoridade de Dom Pedro II e seu irmão mais velho era Luiz Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias (VASCONCELOS e VASCONCELOS, 1918, pg 509 e 510).

Em contrapartida, mesmo antes de seus adversários se queixarem se dos avanços em direção a Lei do Ventre Livre, Rebouças mostrou em 1870 sua preocupação em extinguir a escravidão, ainda que adotando uma perspectiva emancipacionista. Em junho daquele ano ele procurou o Visconde de São Vicente (Pimenta Bueno) para conversar sobre alguns temas, como a produção de uma Lei Geral que promovesse: a educação das crianças filhas de escravizados, a liberdade do ventre, o projeto de emancipação escrito por seu pai e a criação de asilos mantidos por associações filantrópicas. No fim daquele ano mais uma vez ele se mobilizou e procurou o deputado Teixeira Junior, o Visconde de Cruzeiro, futuro relator da Lei do Ventre Livre, para propor a criação de Sociedades Protetoras dos Emancipados[158].

Nesse contexto, entendemos que a partir do modelo interpretativo de Bosa, a reformulação portuária brasileira se integra ao perfil privatista inglês com iniciativas individuais que adotam uma postura antagônica ao fim da escravidão assumindo um discurso escravista similar aquele de George Hibbert. E dessa forma colocam o escravismo como base indispensável à produção da riqueza como vimos, por exemplo, no Club da Lavoura e do Commercio, no posicionamento do Conde de Tocantins e da viúva do Marquês de Olinda.

Acreditamos assim revelar uma dimensão escravagista na rivalidade entre estes protagonistas que nos permite ampliar a compreensão a respeito da diferença de posicionamento de Rebouças e de seus adversários. Pois afora as ações desenvolvidas por

---

[156] Ver Jornal do Commercio 04 de agosto de 1871 página 3. Publicação a Pedido intitulada "Câmara dos Deputados"

[157] Conde de Tocantins. Ver Anais do Museu Histórico Nacional. Volume XII. 1951. Disponível em]http://docvirt.com/docreader.net/docreader.aspx?bib=MHN&pasta=&pesq=barao%20de%20mesquita [Acessado em 22 de abril de 2017

[158] VERÍSSIMO, Ignácio José. *André Rebouças através de sua auto-biografia.* Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1939. pg 195 a 199.

Rebouças nos bastidores da política a fim de promover a Lei do Ventre Livre; a companhia representou uma grande ameaça aos interesses desses *Negociantes*, pois além de substituir uma série de serviço ofertados por determinados comerciantes, ela também tinha por objetivo proporcionar proteção aos funcionários, evitar/diminuir o exercício conjunto dos cargos de direção por parentes por afinidade ou consanguíneos e impedir o uso da mão de obra escrava no porto.

Nesse palco de intensas disputas vimos como o exercício indistinto de funções público-privadas, juntamente, com a associação por meio de laços de consanguinidade ou afinidade foram acionados para deter ou promover itens da reforma portuária e estatal. Esse mecanismo era muito eficiente[159].

Portanto, gradativamente, o projeto portuário brasileiro foi sendo desfigurado durante o Segundo Reinado. Entretanto, sabemos que a mentalidade presente nas propostas de Rebouças não eram um anseio isolado. Outras vozes se posicionavam nas páginas do jornal apontado caminhos alternativos para a produção da riqueza nacional como podemos ver na resposta dada por um anônimo que se auto intitulou "Um Liberal" nas páginas do Jornal do Commercio. Ao dirigir-se ao Club da Lavoura e do Commercio, esse autor não perdeu tempo em reposicionar as questões apresentadas pelo Club, assim como, de apelar para o patriotismo e desinteresse de seus dirigentes.

Em seu artigo denominado "Elemento Servil" o autor fez questão de enfatizar a insaciável ganância de negociantes e fazendeiros que se horrorizavam com a ideia de que suas escravas podiam ter filhos e que seus filhos podiam ser livres. Queixou-se também da falta de caridade e do abandono do espírito cristão em favor do mercantilismo. Acusava-os de atacar o governo sempre que não eram atendidos em seus interesses, mas que o endossava quando tinham cargos públicos e verbas do orçamento a seu talante.

Esta fala incisiva contra o Club da Lavoura e do Commercio não nos pode passar despercebida. Pois seu discurso foi de encontro ao hibridismo que viemos apresentando neste tópico em que aqueles que se sentiam responsáveis pela produção da riqueza, eram os mesmos que exerciam simultaneamente funções público-privadas. Esse autor anônimo ao se referir aos componentes do Club, aponta que tais pessoas se beneficiavam de cargos e de verbas públicas do orçamento, mas não dispunham de humanidade e cristandade suficiente para abranger o uso destes recursos com quem mais necessitava.

---

[159] A saída em conjunto da sociedade com a companhia da DDPII, entre dias 4 e 5 de outubro de 1871, do Conde de Bomfim, do Barão de Mesquita e do Conde de Tocantins alguns dias após a promulgação da Lei do Ventre Livre (28/11/1871) é compreendida por nós como mais um acionamento deste tipo híbrido e restrito de rede de sociabilidade no intuito defender seus interesses.

> Commerciante e fazendeiros hão de reconhecer afinal que se enganão, e que a solução proposta pelo governo é de todas a menos prejudicial, emquanto não a substituírem por cousa melhor. *[sic]*(Jornal do Commercio, 16 de julho de 1871)

Para este anônimo autor, a reforma da condição do elemento servil era inevitável e mesmo que o próprio D. Pedro II se colocasse a frente da liga dos comerciantes e fazendeiros, nem por isso a reforma seria impedida. Não havia mais sobre o que se deliberar. Não havia mais tempo a perder. Era insustentável essa condição.

Mas foi no combate a ideia da imprescindibilidade da mão de obra escrava como sustentáculo da fortuna pública que seu texto atingiu o auge da argumentação ao questionar a si mesmo: o que ocorreria se a reforma não acontecesse? Ele respondeu afirmando que os fazendeiros continuariam com sua rotina ocupada pelas mortes dos escravos, colheitas nem sempre abundantes, prêmios nem sempre pagos e dívidas crescentes que arruinavam a agricultura. Já os negociantes continuariam sacando as somas de que necessitavam tirando-as dos bancos com juros de 8 a 9 % carregados com prêmios de 12, 15, 18% ao ano para bem servi-los. Episódio que, segundo o autor já havia ocorrido em 1864. Logo, a ruína da lavoura não viria por causa da nova lei proposta, mas por causa da continuação de um sistema ruinoso. Enfim, ao invés de condenar a lei reformista, convidou aos ilustres senhores José e Joaquim Breves, Conde de Bomfim, Visconde de Estrella e outros a "obrigarem-se reciprocamente a não levar aos fazendeiros, senão um sómente, ou dous por cento, quando muito, de premio sobre a taxa do banco pelos adiantamentos que fornecerem aos seus comitentes" (Jornal do Commercio 16 de julho de 1871)

O anônimo autor que se autodenominou "Um liberal" procurando defender a extinção da escravidão infantil apropriou-se de um discurso humanista e cristão em detrimento da usura e dos altos juros almejados pelos negociantes. Para tal, apostava numa política de crédito com juros baixos similar àquela que vimos na revolução do sistema bancário francês. A partir de suas convicções dirigiu-se diretamente aos líderes do Club, entre os quais José Francisco de Mesquita, o Conde de Bomfim.

Apesar da narrativa contundente e bem sustentada, o anonimato do autor, diferentemente das inúmeras subscrições presentes na circular do Club, nos indica seu isolamento e sua fragilidade diante daqueles que resguardados por suas complexas redes de solidariedade não se constrangiam em defender a manutenção do regime escravista.

O parentesco por afinidade ou consanguíneo, o ímpeto de adquirir o maior número de concessões possíveis e o exercício simultâneo de funções público-privadas acabou por definir qual seria a abrangência das vantagens conquistadas com a aquisição de novas tecnologias

geridas pelo novo modelo gestor. Isto é, como no modelo explicativo de Bosa, essas vantagens deveriam retornar para a companhia, pois ela fundava-se sob uma iniciativa privada.

Embora não possamos afirmar que Rebouças fosse um discípulo do Associacionismo Universal que presenciou na França, temos comprovação de seu conhecimento acerca deste assunto e de sua confiança na aplicabilidade deste conceito com objetivo de extinguir a miséria no Brasil[160]. No entanto, essas lutas pessoais e isoladas fizeram com que seu ideal de um porto antiescravista fosse apenas um sonho.

[160] Ver artigo publicado por André Rebouças na Revista de Engenharia sob o título *Abolição da Miséria* 1888 Edições 194 a 204.

4. CONCLUSÃO: *QUEM POSSÚE A TERRA POSSÚE O HOMEM...*

Nos três capítulos que se antecederam procuramos analisar a partir da perspectiva comparada as reformas portuárias das cidades do Rio de Janeiro, Londres e Marselha a fim de relacionar estes processos a uma ampla agenda de modernização mundial. Nesse transcurso destacamos três aspectos: a materialidade da inovação tecnológica implementada, as mudanças no tipo de gestão dos portos e, por fim, a conexão entre estes modelos gestores e o processo histórico vivenciado em cada localidade.

No primeiro capítulo vimos, a partir do cruzamento das informações presentes na narrativa dos irmãos Rebouças, em *Estudos de Portos de Mar,* com aquelas apresentas na British History Online e na obra de Réné Borruey que o novo modelo portuário era composto de elementos tecnológicos basilares. E desta forma podemos concluir que o novo "padrão doca" que buscava integrar ferrovias com a navegação à vapor necessitava ser composto por aparelhos e estruturas, tais como: molhes perpendiculares/jetty principle, gruas hidráulicas, telheiros, armazéns e docas fechadas ou parcialmente fechadas conforme a oscilação da maré[161]. Esses itens em conjunto representavam o que havia de mais adequado ao novo serviço portuário.

No entanto, a implementação de todos esses recursos foi precedida de um ato decisivo para as transformações desejadas: a ocupação do espaço urbano. Como bem sabemos, não se tratava do início de uma atividade e sim de uma renovação do serviço já oferecido. Sendo assim, muitos dos novos instrumentos tecnológicos proporcionaram a extinção de atividades que eram executadas no modelo até então vigente. Como exemplo, podemos citar as gruas hidráulicas que eliminaram parte dos empregos realizados na estiva e os molhes perpendiculares que tornaram dispensáveis as travessias de pessoas e mercadorias por meio de saveiros e alvarengas. Contudo, a retirada da atividade portuária do centro da vida da cidade foi a mudança que mais radicalmente afetou de maneira incisiva cada localidade.

Em Londres essa questão dividiu os comerciantes, assim como, o parlamento. Havia os que queriam ficar em Wapping, como a Trinity House, e aqueles que apostavam que Isle of Dogs era um melhor investimento, como a Companhia das Índias Ocidentais. Em Marselha essa transferência gerou um certo sentimento xenófobo entre marselheses e parisienses colocando-os em campos opostos. De um lado, o Estado francês, a prefeitura de Marselha e as companhias de transporte ferroviário e, de outro, os comerciantes marselheses e a Câmara de Comércio os quais procuravam manter a atividade no velho porto. No Rio de Janeiro,

[161] Em determinados casos podiam, inclusive, prescindir da doca.

comerciantes que já exerciam a atividade portuária na região do Valongo e outros que, mesmo em outras localidades, desempenham atividades concorrentes a DDPII se opuseram a instalação da nova doca.

Em meio a esses embates pelo território, Londres e Marselha, puderam contar com o baixo custo de instalar-se nas novas localidades afastadas da cidade. Somou-se a isso a adesão dos antigos administradores portuários através de cotas acionárias, fato que também concorreu para o estabelecimento do porto em outra região. No Rio de Janeiro, a nova localidade afastada da cidade, já desenvolvia alguma atividade portuária, embora nos moldes antigos, e sua desapropriação sofreu muita resistência e elevou os preços durante as negociações. A parceria entre as duas docas, Alfândega e Pedro II, pareceu inicialmente seguir a fluidez das associações que se cotizavam por meio de ações. Mas a ruptura entre os protagonistas integrantes daqueles empreendimentos colocou as duas companhias em campos opostos, como vimos na disputa pelo Trapiche da Ordem. Mas, de uma forma geral, cada projeto realizou, a sua maneira, a aquisição capital de território para o desenvolvimento das demais etapas.

Neste contexto, iniciamos no segundo capítulo, a análise dos modelos utilizados para gerir essas tecnologias. Mas, antes de qualquer coisa, constatamos que estávamos diante de dois antagônicos modelos de gestão que se caracterizavam essencialmente por serem integrados ou deslocados da cidade.

O primeiro, que se encontrava vigente, teve sua atividade legitimada por concessão régia exercendo sua atividade de forma integrada à cidade e constituindo um fator de desenvolvimento econômico para ela e/ou para suas elites.

Já o segundo, que se apresentava como novidade, teve sua atividade legitimada por leis aprovadas no parlamento que conferiram o direito de concessão do serviço portuário baseando-se na propriedade intelectual e na capacidade econômica advinda da acumulação de capital. Essas características possibilitaram a constituição de monopólios que como vimos atenderam a diferenciados fins.

Cabe salientar que em ambos os modelos, no integrado e no deslocado, em todas as regiões aqui estudadas, seja para o desenvolvimento econômico da cidade/elite ou dos monopólios; o tráfico de escravizados e a escravidão foram seminais na produção da riqueza a ser gerida nestes portos.

Destarte, consolidada esta diferença entre os dois modelos, entendemos que o projeto que se deslocou da cidade, ao adotar este procedimento procurou atender a demandas globais em escala tecnológica industrial atinente ao potencial das ferrovias, dos navios à vapor e do

telégrafo. Seus métodos e objetivos não se harmonizavam mais com a capacidade de oferta e procura da cidade/elite local.

Portanto, em cada tópico desse capítulo, descrevemos como se deu em cada localidade as intervenções feitas pelas companhias a fim de consolidar seu projeto. Em Londres vimos a Companhia das Índias Ocidentais despontar como pioneira na Isle of Dogs em 1802. Em Marselha, a Doca-entreposto de Talabot se impôs em 1864 aos comerciantes marselheses. E no Rio de janeiro, as Docas de Dom Pedro II, depois de uma série de embates e perdas no projeto original de 1867, tentava iniciar suas atividades no ano de 1873 estocando mercadoria em trapiches arrendados durante o período de sua construção. Cada qual a sua maneira, após ancorar sua existência material no território, utilizou as ferramentas tecnológicas necessárias para dar início a uma nova etapa.

Nesta nova fase, apresentada no terceiro capítulo, encontramos companhias/associações que se cotizaram por meio de ações permitindo facilmente a troca de sócios. Suas mercadorias comercializadas que no modelo de gestão anterior ficavam trancadas sob duplas fechaduras (consignatário/preposto da aduana) nos armazéns, passaram a ser endossadas (warrants) pelo governo em forma de crédito conferindo maior liquidez a estes estoques. Ações como essas conferiram uma enorme fluxo ao processo de produção e distribuição dos ganhos econômicos e conectaram em nível mundial o processo de produção que se iniciava no tráfico de escravizados, passava pelo uso da mão de obra escravizada e terminava na construção e gestão de ferrovias, bancos, companhias de navegação e portos.

Em Londres, constatamos que a "cláusula compulsória" e a defesa do escravagismo realizada por George Hibbert estavam na base da nova atividade portuária. Mas à medida que eles foram sendo extintos a margem de lucro se tornou menor. Por conseguinte, a riqueza produzida pela atividade portuária e que se concentrava na Companhia das Índias Ocidentais passou a distribuir-se entre outras companhias concorrentes. Entretanto, esses ganhos econômicos continuaram a fluir apenas entre as companhias que implementaram a reforma, pois a zona portuária apresentava-se decadente para seus trabalhadores.

Em Marselha, também identificamos um aspecto monopolista similar na atividade portuária, mesmo porque seu referencial foi o modelo inglês. Mas na cidade francesa os recursos advindos legalmente do escravagismo já estavam proibidos, pois ele foi extinto na França desde 1848. Em contrapartida, temos ciência que o comércio de escravizados e a escravidão imposta nas Antilhas e em São Domingos propiciaram um desenvolvimento industrial que conduziu ao aparecimento de centro comerciais na França do século XVIII (SIQUEIRA, 2018, pg 35-64). Também não devemos esquecer que o exercício ilegal do

tráfico se estendeu por mais alguns anos após 1848 como vimos anteriormente.

A esta conjuntura de mudança na legislação antiescravagista adicionamos a presença de ideologias próprias do processo revolucionário francês (saint-simonismo). Este ambiente proporcionou um viés bem específico a maneira produzir, investir e distribuir os ganhos econômicos produzidos por companhias[162] como aquelas que se voltavam à atividade portuária. Isto é, a revolução no sistema bancário francês durante o século XIX transformou a relação com crédito, tanto para homens como Paulin Talabot e Émilie Pereire, assim como, para os cidadãos franceses.

O Rio de Janeiro seguiu o perfil privatista inglês com iniciativas individuais para a gestão de sua atividade portuária. Portanto, a defesa dos interesses da empresa monopolista deveriam estar em primeiro lugar[163]. E para seu projetista cabia ao exercício das melhores práticas administrativa, dentre outras coisas, extinguir o uso da mão de obra escravizada no porto e evitar/diminuir o exercício conjunto dos cargos de direção por parentes por afinidade ou consanguíneos nesta companhia. Este tipo de proposição confrontava-se com os interesses dos acionistas e de pessoas da elite que o próprio Rebouças compunha. Portanto, entendemos que tais sugestões visavam atingir intencionalmente dois pilares deste modelo gestor.

Por conseguinte, no que se refere ao escravagismo enquanto um desse pilares, sabemos que a mobilização de Rebouças não se restringiu ao ambiente empresarial. Suas ações foram ao encontro de figuras como o Visconde de São Vicente (Pimenta Bueno) e o Visconde de Cruzeiro (deputado Teixeira Junior) com o intuito de produzir leis ou promover instituições que extinguisse a escravidão ou salvaguardasse a condição de existência dos filhos dos escravizados. No entanto, parte de seus sócios possuíam postura e discurso escravista similar ao de George Hibbert. E dessa forma entendiam o escravismo como base indispensável à produção de riqueza chocando-se, então, com os ideais do projeto de Rebouças.

Nesse palco de intensas disputas, o outro pilar atacado pelo projeto da DDPII foi o exercício conjunto dos cargos de direção por parentes o qual também era afetado, como podemos atestar, pela indistinta atuação público-privada de tais agentes. Ao longo desta comparação identificamos que este tipo de acontecimento se deu em todas as localidades[164]

---

[162] Essa nova relação com o crédito e as disputas estabelecidas entre o novo modelo bancário e os *Hautes Banques* são aspectos que precisarão ser aprofundados em uma nova pesquisa a fim de identificar em cada modelo como se davam a produção, o investimento e a distribuição dos ganhos econômicos atinentes a atividade portuária.

[163] Conforme o modelo de Miguel Bosa já apresentado.

[164] Em Marselha, podemos identificar tais relações entre Talabot, Frémy e Pastré e, em Londres, entre Hibbert e Fonnereau.

fazendo de tal prática um *modus operandi* deste modelo gestor.

A partir da análise realizada em cada capítulo, concluímos que as inovações tecnológicas resultantes da Revolução Industrial iniciada na Inglaterra proporcionou o advento de uma nova relação de produção e consumo que afetou drasticamente a atividade portuária. Essa transformação obrigou o porto a constituir-se como estação marítima das ferrovias que se interligavam ao recém criado serviço de navegação à vapor. Cada região possuía suas peculiaridades legais, geográficas e históricas. No entanto, todas tinham em comum a necessidade de apropriar-se de um território para realizar as mudanças necessárias. Neste contexto, os diferentes grupos de comerciantes envolvidos nesta atividade se colocaram em campos opostos a fim de defender seus interesses e convicções.

Contudo, este embate entre negociantes que se iniciou motivado pela disputa local de território, logo adquiriu um novo viés. Pois os ganhos tecnológicos e econômicos da atividade portuária passaram a embasar-se na penhora das mercadorias, por meio de endosso governamental, facilitando o fluxo de capitais e na formação de sociedade por meio de cotas acionárias com o intuito de estabelecer conexões mundiais às companhias gestoras.

Este tipo específico de sociedade, que enquadramos conceitualmente como associacionista, caracterizou-se pela sua instável composição. Pois à medida que a mundialização deste novo processo gestor se disseminava, novas reordenações dos campos de oposição entre estes negociantes aconteciam. Este tipo de realinhamento efetuou-se diferentemente em cada localidade. Em Marselha, a extinção do tráfico e do uso da mão de obra escravizada, antes da construção da Doca-entreposto de Marselha, transferiu essa reordenação para uma disputa por crédito bancário. Já em Londres e no Rio de Janeiro a defesa dos interesses da companhia de portos se colocou num campo de disputas pelo estabelecimento do monopólio comercial e da manutenção da base escravista desta atividade.

Todavia, a despeito das diferenças apresentadas em cada localidade, o fluxo destes agentes com o objetivo de defender seus interesses, de maneira geral, se processou por meio da compra e da venda de suas cotas acionárias. Mas a busca de adesões para defesa de seus objetivos não se restringiu a este tipo de operação, pois outras redes de solidariedade foram acionadas afora este meio utilizado pelas sociedades anônimas empresariais. Estes laços utilizados estavam distantes de qualquer impessoalidade, pois eles eram compostos por ligações de parentesco que se somavam ao exercício simultâneo de funções público-privadas.

Diante desde cenário, avaliamos que a reforma portuária fez parte do movimento de modernização estatal que culminou na extinção legal do tráfico de escravizados, na abolição do uso de mão de obra escravizada, nas independências coloniais, no advento de monarquias

constitucionais e no surgimento de repúblicas. Por conseguinte, entendemos que essas transformações tinham por objetivo romper com a servidão, com o escravagismo e com a vassalagem neste novo modelo de Estado. Mas esta cisão foi marcada pelo embate entre posições antagônicas a respeito de ideias como: propriedade, liberdade e igualdade[165]. Sendo assim, a conjugação do desenvolvimento tecnológico portuário com os já mencionados modelos gestores nem sempre garantiu o direito ao trabalho livre, a proteção atinente aos riscos laborais, assim como, resistiu duramente a extinção do trabalho escravo. Portanto, ao adquirir uma escala de amplitude mundial, apesar de proporcionarem a reestruturação das relações sociais, estes eventos basearam-se em uma concepção de cidadania, centrada no indivíduo, que contemplou parcialmente seus anseios. Pois, se por um lado, sua luta contra o trabalho compulsório e a rigidez da mobilidade social tiveram algum êxito; por outro, o associacionismo, enquanto um sistema gestor híbrido que articulou redes de solidariedade parentais e impessoais, se constituiu para o grupo dos negociantes capitalistas, de forma fugaz, como um meio de controle capaz de instrumentalizar os poderes político, econômico e social em favor de seus interesses diante de cidadãos atomizados.

***

É a partir deste entendimento cruzado das implementações dos projetos portuários de Londres, Marselha e Rio de Janeiro que desejamos encerrar este trabalho situando o projetista André Pinto Rebouças enquanto um destes cidadãos atomizados em um universo de intensas transformações vivenciadas no meio urbano.

A frase que usamos no título desta conclusão foi proferida por Rebouças[166]. Como engenheiro, o exercício de sua profissão o fazia um colonizador do espaço, no entanto, sua forma de desenvolver essa atividade esteve sempre comprometida com uma preocupação que o acompanhou durante sua vida profissional: a extinção da exploração do homem pelo homem.

Nos capítulos anteriores vimos como a reforma portuária implicou na utilização de novas tecnologias que suscitaram a reordenação e redistribuição do espaço baseada em princípios multifacetados que tinham por objetivo legitimar a posse e/ou a concessão de territórios e outros bens.

Não obstante, Rebouças estendeu sua preocupação às atividades rurais as quais deveriam proporcionar a extinção da miséria, da exploração humana e promover civilidade e

[165] Presentes na Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão desde 1789.
[166] Ver Revista de Engenharia, Rio de Janeiro, junho de 1890, pg 125-126. Disponível em http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709743&PagFis=1&Pesq=coloniza%c3%a7%c3%a3o%20da%20alg%c3%a9ria [Acessado em 21 de novembro de 2019]

liberdade àqueles que trabalhavam na terra[167]. Neste contexto, ele nos legou memórias[168] que expressaram seu repúdio ao latifúndio, ao monopólio territorial e a renda da terra, pois os entendia como a última fase da escravidão (SANTOS, 1985, pg 115).

Desta maneira, ele expôs suas convicções a respeito da imprescindibilidade de um cadastro de terras improdutivas a fim de que fossem expropriadas dando início a uma democracia rural brasileira. Este processo se faria por meio da taxação de terras ociosas e pelo prodígio moral da pequena propriedade.

Essa mesma perspectiva assumiu contornos internacionais em seu artigo intitulado *Colonisação da Algeria* publicado na Revista de Engenharia no ano 1890[169]. Como homem e engenheiro de seu tempo, Rebouças descreveu como os diferentes processos de invasão da Argélia desde o Império Romano até o advento do neocolonialismo francês no século XIX afetaram aquele país[170]. Naqueles parágrafos podemos ver, sob sua perspectiva, como a exploração por parte de romanos, gauleses e árabes levou a construção de um sistema que consolidou relações servis e escravagistas tomando por base o monopólio da terra. No caso argelino, o Kamnés era a personificação da espoliação, mas essa dinâmica se reproduziu em muitos outros lugares. A partir dos estudos do economista Joseph Garnier, ele ainda apontou muito outros casos, como: Párias nas Índias; Felás no Egito; Mujicks na Rússia; Rôtos no Chile; Coolies ou Chins na Ásia e Caipiras, Caboclos, Camaradas, Foreiros, Meeiros, Rendeiros no interior do Brasil.

Logo, para que esse *proletariado agrícola* obtivesse sua autonomia, o antigo modelo de colonização deveria ser abandonado em proveito da adoção de um novo molde anglo-saxão que apresentava *bellos* resultados na Oceania, na Austrália, na Nova Zelândia e na África Meridional. Os pilares dessa transformação se encontravam em três fundamentos: Preemptions, Homestead Act, e a Torrens Act. O primeiro dava o direito a ocupar um campo devoluto, o segundo sancionava o direito de ocupação dando-lhe um título regular e o terceiro garantia a transferência da propriedade por endosso avalizado pelo Estado o que lhe dava liquidez[171].

---

[167] Assim como aponta Sydney dos Santos: “os frutos da terra pertencem a quem trabalhou na terra”. E acrescenta: “na terra, como em tudo o mais, só o trabalho dá direito de propriedade”. Rebouças reconhecia e defendia assim o direito de propriedade, mas só quando legitimado pelo trabalho. (SANTOS, 1985, pg 114)

[168] SANTOS, Sydney M. G. dos. André Rebouças e o seu tempo. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Editores de Livros, 1985, pg 225 a 446.

[169] Ver Revista de Engenharia, Rio de Janeiro, julho de 1890, pg 149-150 e 161 – 162. Disponível em http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709743&PagFis=3231&Pesq=%22coloniza%c3%a7%c3%a3o%22 [Acessado em 21 de novembro de 2019].

[170] Ver trecho deste artigo no Anexo A.

[171] Ver trecho deste artigo no Anexo B.

Destacamos que esta publicação ocorreu em 1890 quando Rebouças ainda vivia em Portugal durante seu autoexílio. Por isso constatamos sua credulidade em um projeto civilizacional anglo-saxão cristão protestante que retribuiria a posse da terra ao indivíduo o qual assim exerceria sua liberdade. Ao assumir essa perspectiva confrontou-se com a religião maometana ao entendê-la como base de legitimação da expropriação da terra dos povos dominados. No entanto, sua esperança em um cristianismo que não professava não resistiu ao período em que viveu em solo africano durante o ano de 1892. Sua passagem por Moçambique e pela África do Sul lhe trouxe enorme sofrimento ao presenciar o retorno da escravidão proveniente do neocolonialismo praticado pelos ingleses na terra de seus ancestrais. Como consequência dessa desilusão ele partiu para o Funchal na Ilha da Madeira, renegou a possibilidade de contribuição de qualquer religião ao processo civilizatório e passou a incluir americanos e europeus entre os bárbaros [172].

Enfim, esses registros foram feitos por um André Rebouças maduro, aos 52 anos de idade, em um contexto pós-abolicionista vivendo no exílio. Destarte, as produções que analisamos até aqui são por nós percebidas como um conjunto que retrata suas soluções para o ambiente urbano e rural da sociedade brasileira. Mesmo distante do Brasil, ele continuava a vislumbrar projetos de dimensões nacionais esbanjando sua experiência transatlântica. Isto é, da mesma maneira que seus portos, seus planos para a divisão das terras brasileiras se conectavam a um ideário internacional.

Por isso, embora primeiramente tenhamos tratado essa engenharia moderna e o engenheiro como instrumento e agente colonizadores do espaço; avançamos gradativamente em direção a uma análise mais complexa. Isto é, voltamo-nos aos desafios que se situavam para além de uma ação física, ou melhor, de uma interação com elementos inanimados da natureza com o objetivo de exercer o domínio sobre eles. Dessa forma, constatamos que parte das mudanças que se intencionou realizar tinha por objeto o ente mais complexo da natureza: o homem. Neste contexto nos debruçamos sobre alguns aspectos do processo de mutação das relações servis e escravagistas em uma cidadania ainda muito inconsistente do qual o próprio Rebouças fazia parte.

Nesta conjuntura as cidades modernas se apresentavam enquanto espaços de convivência propícios a superação das limitações impostas à existência humana por meio de inovações tecnológicas. No entanto, o controle destas ferramentas se sucedeu em meios a reordenação dos direitos e deveres atinentes a cada indivíduo daquele modelo social. Para

[172] Ver MATTOS, Hebe. *André Rebouças e o Pós-Abolição: entre a África e o Brasil (1888-1898).* Natal – RN. Anpuh XXVII Simpósio Nacional de História. 2013

melhor balizarmos o entendimento do que acabamos de afirmar sobre as cidades modernas reportamos o estudo de Fustel de Coulanges chamado *A Cidade Antiga.*

Em linhas gerais, a obra de Coulanges nos indica que antes do aparecimento das cidades antigas, a primeira forma de organização social se deu a partir dos dois mais velhos cultos religiosos professados pela humanidade: o culto aos mortos e o culto ao fogo. A ausência do cuidado com a vida *post mortem* do familiar falecido estava diretamente relacionada as adversidades vivenciadas por aqueles que ainda se encontravam vivos sobre a terra. Em contrapartida, o zelo pelo bem-estar do ancestral morto traria benesses aos seus cuidadores. Esse entendimento proporcionou a constituição de uma religião doméstica que só podia ser adorada por uma família sendo vedada aos de fora. Sendo assim, essa religião definiu o que era público e o que era privado, concorreu para a propriedade da terra a partir do assentamento do túmulo em propriedade familiar e foi o princípio constitutivo da família antiga definindo os papéis de homens e mulheres e seus graus de parentesco. Quando junto a essa religião doméstica as força da natureza passaram a ser cultuadas como divindades comuns à diferentes famílias, consequentemente, elas se constituíram em grupos mais amplos chamados fratria que se uniram formando tribos e por fim cidades. Portanto, as cidades se constituíram a partir de um contrassenso fundamental que selou seu destino, pois os dois regimes opostos, a religião doméstica e a religião da cidade, não conseguiriam se manter unidos para sempre.

Em suma, a cidade forjou-se como uma confederação em que a religião doméstica subsistiu e continuou instituindo regras de sacralidade e vínculos para toda sociedade, entretanto, a participação no culto e, consequentemente, a distribuição da propriedade mudaram gradativamente. Por conseguinte, a partir da convivência na urbe, os clientes perceberam que era possível uma outra vida social sem qualquer desgraça irremediável, mesmo que não cultuassem os antepassados de seus patronos. E os plebeus que não tinham direito a qualquer participação no culto da religião doméstica ou da cidade buscaram compensar sua "ausência de princípio de associação"[173] concentrando a força do seu grande número numa autoridade que não derivava do culto, o tirano[174].

Segundo Coulanges, essa foi a base da política antiga que fundamentada numa crença

---

[173] Ver COULANGES, Numa-Denys Fustel de. *A Cidade Antiga*. Edameris. 1961, pg 189.

[174] Segundo Coulanges, "o aparecimento dessa palavra na língua grega marca a parição de um princípio que as gerações precedentes não haviam conhecido: a obediência do homem ao homem". Pg 189. "Essa forma de governo nunca atraiu os gregos; aceitaram-na apenas como recurso passageiro, à espera de que o partido popular encontrasse melhor regime, ou sentisse forças para governar-se a si próprio." Pg 190. E assim aconteceu quando os plebeus fundaram sua própria religião, constituíram uma aristocracia da riqueza e passaram a se casar com os patrícios.

estabeleceu a sociedade humana. Mas a medida que a fé na religião doméstica se desgastava a sociedade modificava-se através de revoluções. A religião da cidade e o advento da filosofia estoica muito contribuíram para essas transformações, contudo foi o cristianismo que selou o fim daquele modelo de sociedade. Essa nova religião caracterizava-se pelo deus único e universal não restringindo-se a uma família, raça ou cidade. Para esse deus não havia mais estrangeiros e a propaganda de que todos os povos descendiam de um mesmo pai substituiu a exclusão. A onipotência de um Estado sagrado que exercia império absoluto sobre a liberdade do indivíduo cedeu vez para a noção de separação entre governo e religião uma vez que a ideia de uma alma livre tornava possível uma outra ordem social. Isto é, as adversidades seriam provenientes do zelo ou da ausência dele com esta alma livre.

Consideramos que Coulanges superestimou os aspectos presentes nos fundamentos do cristianismo, principalmente ao não observar o proselitismo presente na universalidade desta crença. Sabemos que a difusão desta fé ocupou o vácuo de poder deixado pela antiga religião, mas que isso não impediu nos anos subsequentes a existência de instituições já conhecidas como a servidão, o escravismo e a posse restrita da terra e que a separação entre Estado e religião só ocorreria muito anos mais tarde[175]. Contudo concordamos que um novo código de liberdade acompanhado de uma ruptura política se deram a partir dessa nova religião. Sendo assim, a narrativa histórica construída pelo autor nos orienta a pensar, a partir da perspectiva comparada e respeitando as peculiaridades de cada recorte temporal, como a mudança na organização social interferiu no surgimento das cidades modernas e nos direitos e deveres dos seus cidadãos.

Em nosso primeiro capítulo atestamos a mudança de um mundo rural para um mundo urbano através do surgimento das cidades modernas. E quando cotejamos essas realidades nas diferentes temporalidades propostas percebemos que as cidades antigas surgiram como uma confederação de tribos que acreditavam que os infortúnios da existência humana podiam ser resolvidos por meio do culto aos mortos. Já as cidades modernas que se forjavam foram as intervenções tecnológicas que tiveram o objetivo a superação as limitações da condição humana. Em ambos os modelos de cidade foram necessários regulamentar o acesso a esses meios de potencialização da condição humana.

Nas cidades antigas o direito ao culto, consequentemente, a sucessão e a propriedade eram definidos a partir do filho primogênito e incluíam clientes e escravos; pois estes eram integrados ao culto de seus patronos por meio de ritos similares ao casamento. Mas os plebeus

[175] HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções.* Paz e Terra. 1977, pg 239.

eram excluídos destes direitos por não praticarem a religião doméstica e nem a da cidade, por isso, a inserção deste segmento na sociedade se deu de forma radical. Eles centralizaram o poder, constituíram seus próprios templos e religião e, por fim, estabeleceram laços de união com as antigas *gens* através do casamento. Isto é, diante da impossibilidade de praticar os ritos e de usufruir dos ganhos da crença antiga, os plebeus teceram seus próprios princípios associativos construindo um novo caminho paralelo e similar em busca da igualdade com as *gens*.

Já no que se refere as cidades modernas constatamos que, de forma similar as antigas, elas usaram critérios para definir como seria o usufruto da tecnologia. Mas enquanto as primeiras mantiveram-se sob o jugo de um paradigma religioso que se esgarçou ampliando-se até que fosse suplantado pela filosofia estoica e, enfim, pela experiência do cristianismo; estas últimas, após viver o auge da nova religião, precisaram lhe dar com o paradoxo presente no cerne desta experiencia cristã[176]. Isto é, a cisão entre o Estado e a religião acompanhada pelo racionalismo iluminista e pelo desenvolvimento científico. Esta combinação proporcionou o surgimento de um mais complexo e específico aspecto do recorte temporal por nós investigado, a secularização.

Neste contexto, as cidades modernas continuavam a confederar diversos grupos humanos, entretanto, com o desafio de fazer destes espaços, lugares de convivência de ideologias religiosas e seculares[177]. Pois este processo de secularização atingiu a diversas classes em tempos e forma diferentes. Os intelectuais aderiram muito facilmente, assim como, as elites do final do século XVIII que acederam a maçonaria racionalista, iluminista e anticlerical; mas o campesinato e grande parte dos pobres das cidades permaneciam devotos e supersticiosos. Já a classe média mantinha uma relação de utilidade moral com a organização e com os preceitos religiosos. Esse novo evento histórico fez com que os setores intelectuais se tornassem mais efetivos e dinâmicos, muito embora a religião continuasse cada vez mais forte existindo de maneira *recessiva*[178] até os dias atuais.

O saint-simonismo que tanto influenciou a engenharia moderna e que foi por nós aqui estudado surgiu na conjuntura pós-revolucionária buscando criar uma moralidade burguesa anticristã equivalente a cristã, segundo Hobsbawm. Pois como uma pseudo-religião manteve o mecanismo ritual do culto apesar das bases racionalistas. Contudo quando desistiu do rito, persistiu no estabelecimento de uma moralidade laica que fazia dos professores uma leiga

[176] Ver COULANGES, Numa-Denys Fustel de. *A Cidade Antiga*. Edameris. 1961, pg 275
[177] HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções.* Paz e Terra. 1977, pg 244.
[178] Este termo é apropriado por Hobsbawm sob o viés da biologia a fim de estabelecer uma metáfora que coloca a laicidade como dominante frente a religiosidade.

contrapartida ao sacerdote. Diferentemente das revoluções inglesa e holandesa dos séculos XVI e XVII que adotaram uma "linguagem cristã, ortodoxa, cismática e herege"*;* os movimentos posteriores a Revolução Francesa assumiram um simbolismo não cristão típico deste período.

Sendo assim, entendemos que o tripé composto por nós nesta análise (tecnologia, associacionismo e redes de sociabilidade) concorre de maneira eficaz à exposição dos limites institucionais desta urbanidade moderna. Pois compreendemos que a indistinção do exercício de funções público-privadas, o tipo de associacionismo exercido pelas companhias de porto, a revolução do sistema bancário francês, a extinção do uso da mão de obra escrava entre outras coisas que vimos são o desdobramento dos confrontos entre princípios multifacetados que se disseminaram nas cidades oitocentistas. Tais embates se deveram a insensibilidade do racionalismo laico incapaz de constituir uma moral para substituir a religiosa, consequentemente, esse fato concorreu para que grupos devotos e supersticiosos aderissem à expansão do islamismo e do sectarismo protestante ante ao processo de secularização. Logo, a relação desses diferentes grupos com o clássico liberalismo burguês e o socialismo enquanto correntes progressistas, racionalistas e materialistas se estabeleceu de forma distinta daquela norteada por sistemas de pensamento conservadores que antagonizaram com a ciência e a razão.

No caso do liberalismo acreditava-se ser possível, racionalmente, somar objetivos individuais concorrentes para constituir uma sociedade com base no mais puro utilitarismo. No entanto, a crença metafísica no *direito natural* a propriedade privada e ao empreendedorismo em detrimento do direto de *utilidade* enfraqueceu a força política deste revolucionário pensamento[179]. Esse aspecto conferiu uma profunda incoerência política a ideologia liberal que se dividiu entre utilitaristas e jusnaturalistas que buscavam solucionar seus descontentamentos sociais. Em contrapartida, seu vigor econômico se manteve inspirado nas ideias de Adam Smith veiculadas ao final do século XVIII e atingindo seu apogeu com David Ricardo em 1817.

No entanto, as revoluções ocorridas na Europa a contar de 1830 concorreram, dentre outras coisas para a aurora do socialismo como uma nova ideologia que pautada nos mesmos princípios racionalistas, progressistas e científicos inspirou figuras como Robert Owen, Charles Fourier e Claude de Saint Simon. Este último reconhecido como o primeiro socialista "utópico" que acreditou na força da revolução industrial como meio de estabelecimento desta

[179] HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções.* Paz e Terra. 1977, pg 257 – 262.

nova ideologia. Suas ideias ganharam adeptos que formaram uma corrente, o saint-simonismo, que como vimos suscitou desenvolvimento capitalista e anticapitalista. Esses primeiros socialistas se encarregaram de utilizar os argumentos do liberalismo, a partir do viés da economia política de David Ricardo, contra o próprio capitalismo. Destarte defendiam o humanismo clássico e a liberdade individual contra qualquer governo coercitivo. Pois a economia política de Ricardo identificou problemas na distribuição das riquezas em contraste com a produção baseando-se em sua *teoria geral do valor intrínseco do trabalho*[180] que expôs a contradição presente na teoria smithiana. No entanto, os socialistas entendiam que suas ideias deveriam ser endereçadas as elites enquanto intermediárias dos benefícios que proporcionariam indiretamente aos trabalhadores, pois estes eram vistos como um grupo retrógrado e ignorante. Enfim, cabe o registro que os métodos de liberais e socialistas diferiam, porque estes acreditavam que o homem era um ser comunitário.

Em termos sociais estas duas linhas antagônicas, de ideal progressista, estiveram representadas pela burguesia industrial e pelo proletariado. Mas um outro campo antiprogressista conservador também se estabeleceu formado por classes aristocráticas, mercantis e massas feudais[181]. Eles criticavam o liberalismo por estimular a competição de todos contra todos e pela desumanização do mercado que destruía a ordem social. Em contrapartida, defendiam a ordem que estipulava a defesa dos mais fracos pelos mais fortes na hierarquia, assim como, a ajuda mútua e o sentimento comunitário. Por isso defendiam o antigo regime como sendo melhor, pois nele, deus os classificara em superiores e inferiores ordenando sua condição desigual.

E em meio a progressista e antiprogressistas, há ao menos mais uma relevante corrente de pensamento que não nos pode passar despercebida neste complexo turbilhão de conceitos que permearam as cidades europeias oitocentistas: a filosofia alemã. Segundo Hobsbwm, este corpo de ideias foi criado em 1760 e perdurou até 1830 quando também foi abalado pelas revoluções daquele ano. Essa filosofia acabou por compor um meio termo. Pois embora seus intelectuais de classe média e superior acreditassem na inevitabilidade do progresso, do avanço econômico e científico; eles mantiveram-se associados a crença em uma administração burocrática e no senso de responsabilidade de hierarquias superiores. Nesta circunstância, mostraram-se avessos a princípios liberais tais como o materialismo, o empirismo e a análise cartesiana entre outros. Em troca utilizavam como misticismo, o simbolismo e vastas generalizações. Contudo, a despeito de sua aversão ao método científico

[180] HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções.* Paz e Terra. 1977, pg 262 - 265.
[181] HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções.* Paz e Terra. 1977, pg 268.

predominante na cultura francesa, esse movimento burguês teve o iluminismo como seu ponto de partida e fez de Emanuel Kant e Friedrich Hegel seus maiores expoentes. Enquanto aquele fez do indivíduo a unidade básica de sua filosofia, este tomou como ponto de partida o coletivo o qual ele viu se desintegrando em indivíduos sob o impacto do desenvolvimento histórico[182].

Neste novo mundo secular poderíamos nos arriscar a dizer que André Rebouças foi um monarquista por seu autoexílio, que expressou sentimentos cristãos e anticristãos, que foi um liberal por seu empreendedorismo, um republicano por sua admiração pelos Estados Unidos da América ou mesmo um socialista por suas leituras[183] e escritos preocupados com a *Socionomia*[184]. No entanto, acreditamos que enquadrá-lo em qualquer uma destas classificações seria aprisionar a mente e o coração deste homem apenas para atender a uma preocupação didática contemporânea. Em contrapartida acreditamos que seus posicionamentos, por vezes antagônicos, expõem-nos sua relação pragmática com os saberes que estavam a seu dispor para pensar novos princípios de associação humana para sua época.

Rebouças como um intelectual e homem livre oitocentista viveu intensamente o hibridismo típico de sua época instrumentalizando as diversas ideias de seu tempo e mantendo-se crédulo no progresso da condição humana. Como um cidadão atomizado diante de preceitos de liberdade e cidadania centrados no indivíduo, ele forjou propostas que resguardavam a fragilidade desta condição. Além disso, era comum para muitos mulatos livres e libertos no tempo do Império arranjos de apadrinhamento ou casamentos de conveniência para suprir as lacunas deste modelo de cidadania. E desta forma, homens como Rebouças, Luiz Gama, José do Patrocínio entre outros se habilitavam para circular em determinados meios[185]. Entretanto, no Brasil, este tipo de relação ganhou novos meios de se configurar com a chegada da maçonaria no Brasil no começo do século XIX. Pois ela trouxe consigo características que concorreram para uma maior articulação desta rede de solidariedade, como por exemplo a ajuda mútua, ideiais iluministas e revolucionárias. Enfim, uma maneira de "apadrinhamento maçônico, novidade que atrairia sobremaneira, jovens estudantes e carreiristas iniciantes." (FRANCISCO, 2015, pg 01)[186].

---

[182] HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções.* Paz e Terra. 1977, pg 272.

[183] SANTOS, Sydney M. G. dos. *André Rebouças e o seu tempo.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Editores de Livros, 1985, pg 70-152

[184] Rebouças utilizava esse termo para definir a ciência que como a física newtoniana estabelecerias leis universais acerca da moral humana.

[185] Ver FRANCISCO, Renata Ribeiro. *Por talentos e virtudes: trajetórias maçônicas de negros abolicionistas.* Florianópolis – SC. Anpuh XXVIII Simpósio Nacional de História. 2015.

[186] Ver também ALONSO, Ângela. Triangulo negro da abolição. In: *Revista Ciência Hoje*. nº 292 (maio) 2012, pp. 38-42. (Seria interessantes, em uma nova pesquisa, buscar as relações entre a maçonaria e o saint-

Se nas cidades antigas a vida cotidiana estava sob o jugo das regras das religiões doméstica e da cidade as quais proporcionariam a proteção dos indivíduos. Nas cidades modernas as regras para uma nova convivência deviam contrapor-se a a servidão e a escravidão beneficiando seus concidadãos com os ganhos advindos de um intrincado e complexo ideário secular e religioso, progressista e antiprogressista. E assim o meio urbano moderno se desenvolveu, através do exercício dialético cotidiano entre muitas ideologias.

No entanto, constatamos que o diverso ideário secular desenvolvido neste período (progressista, antiprogressista ou intermediário) somado a presença *recessiva* das ideologias religiosas, de maneira geral, restringiam a possibilidade de protagonismo dos persistentes marginalizado apesar dos avanços tecnológicos. Vimos logo acima que o jusnaturalismo tornou-se uma bandeira incoerente do liberalismo político em defesa da propriedade privada e do empreendedorismo. O nascente socialismo, anterior a 1848, apostava numa intervenção a partir das elites considerando os trabalhadores retrógrados e ignorantes. Os conservadores se apropriavam das ideologias religiosas para criticar a moralidade, ou mesmo a falta dela, no racionalismo dos progressistas, porém ansiavam pelo regresso das relações hierárquicas controladas pela aristocracia. Mesmo a filosofia clássica alemã que ocupou uma posição intermediária entre progressistas e antiprogressistas nos apresentou um diagnóstico hegeliano de uma coletividade que se desintegrava em indivíduos através do desenvolvimento histórico.

Esse era o instrumental teórico a disposição de Rebouças e que ele utilizou de forma incisiva passando por frustrações e decepções até o esgotamento de suas energias vitais no Funchal. Seus últimos registros em cartas e na enciclopédia socionômica que passou a escrever no exílio são marcados por duras críticas a recente proclamada república brasileira. Ele insistia em suas questões inclusivas, mas assim como os plebeus nas cidades antigas que não tinham direto a participação no culto da cidade, para muitos dos novos cidadãos da nova república restou somente constituir de maneira autônoma seus princípios mais elementares de associação.

---

simonismo entres engenheiros especificamente ou intelectuais de forma geral.)

REFERÊNCIAS

FONTES PRIMÁRIAS DIGITAIS

OBRAS RARAS

REBOUÇAS, André. *Melhoramento do Porto do Rio de Janeiro. Organisação da Companhia das Docas de D. Pedro II.* Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869. Disponível em <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or1451407/or1451407.html> Acesso em 12 03 2015 10:37

_____. *Estudos de Portos de Mar.* Rio de Janeiro: Correio Mercantil, 1862. Ed 226 a 280. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=217280&pasta=ano%20186&pesq=%22rebou%C3%A7as%22 Acesso em 12 03 2015.

_____. *Portos de Commercio. Synopse da obra de Mr. Louis Barret*. Disponível em <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or1451407/or1451407.html> Acesso em 12 03 2015 10:37

_____. *Colonisação da Algeria.* Revista de Engenharia, Rio de Janeiro, julho de 1890, pg 149-150 e 161 – 162. Disponível em http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709743&PagFis=3231&Pesq=%22coloniza%c3%a7%c3%a3o%22 Acessado em 21 de novembro de 2019.

_____. *Companhia da Doca da Alfandega do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Typ. Imp. E Const de J. Villeneuve E Comp, 1870. Disponível em <http://catalog.hathitrust.org/Record/008894471> Acesso em 06 06 2015

CASTRO, *Agostinho Victor de Borja.* Descripção do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca D'Alfandega. Rio de Janeiro: Instituto Imperial, 1877. Disponível em http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1137237/cart1137237.htm

COLEÇÃO DE LEIS DO IMPERIO DO BRASIL

Decreto nº 1664 de 27 de outubro de 1855.
Decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869.
Decreto nº 4774 de 23 de agosto de 1871
Decreto nº 4492 de 23 de março de 1870
Decreto n º 4783 de 06 de setembro de 1871
Decreto nº 5438 de 15 de outubro de 1873
Lei nº 2240 de 28 de setembro de 1871 disponível em http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/185618

ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Notação 19. 1. 1. Legislação: Decretos Executivos. *Decreto 1165*. Arquivo Geral da Cidade

do Rio de Janeiro

GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes.* London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823.

Act 43 Geo III c. 132.

Act 44 Geo III c. 7.

Act 47 Geo III, c 31.

Act 10 Geo IV, c.67.

Arreté du 27 messidor na X et du 8 floréal an XI sur les dispositions du régime de l'entrepôt de douane à Marseille e sur les entrepôts maritimes en general (ACCM, MQ 1.4.1.4 – [An X – 1832])

Court of Common Council Journal, vol.74, f.46; vol.76, ff.103b–4, 112b–14: PRO, 30/8/255–6 In: 'The West India Docks: Introduction', in *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 247-248. *British*

CLRO, Court of Common Council Journal, vol.77, ff.329–43: *Journal of the House of Commons*, vol.53, pp.312–13, 567–8, 571. In *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268.

MiD, 2933; 2936/38, 43, 44: *Journal of the House of Commons*, vol.54, p.260. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268

JORNAIS, REVISTAS E ALMANAQUE

Almanak Laemmert 1871 e1872
Jornal do Commercio. 1871 e 1872.
Revista de Engenharia 1882, 1888 e 1890.
Revista do Instituto Polytechnico 1875.

BIBLIOGRAFIA

ABÉLÈS, Marc. M. Augé, *Non-lieux. Introdution à une anthropologie de la surmodernité.* In: L'Homme, 1994, tome 34 n° 129, 193-194 p. Disponível em <http://www.persee.fr/doc/hom_0439-4216_1994_num_34_129_369701> Acesso em 22 09 2015 15:33

ALONSO, Angela. *Idéias em movimento. A geração 1870 na crise do Brasil-Império.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002

ANDERSON, Perry. *Linhagens do estado absolutista.* São Paulo: Brasiliense, 1985.

AUGÉ, Marc. *Los "no lugares" Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad.* Barcelona: Gedisa, 2000.

BOULLE Pierre H. *Marchandises de traite et développement industriel dans la France et l'Angleterre du XVIIIe siècle.* In: Revue française d'histoire d'outre-mer, tome 62, n°226-227, 1er et 2e trimestres 1975. La traite des Noirs par l'Atlantique : nouvelles approches. pp. 309-330

BARBOSA, Simone Mota. *O Conselho de Ministros no Império do Brasil.* Juiz de Fora: Revista de História, v. 13, n. 1, 2007 p. 52-62. Disponível em <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiU_vXFiLvJAhXFQZAKHdDcAU4QFggcMAA&url=http%3A%2F%2Flocus.ufjf.emnuvens.com.br%2Flocus%2Farticle%2Fdownload%2F2710%2F2112&usg=AFQjCNE0ZHPmNHJrMjfs3tMS0DeH6LSbNg&sig2=i6Z5BwqF0zlMLBQui1dGKQ> Acesso em 16 08 2015 16:56

BONIN, Hubert. VALÉRIO, Nuno. *Colonial and Imperial Banking History.* Nova Iorque. Routledge, 2016, pg 122. Diponivel em: https://books.google.com.br/books?id=NJQ0CwAAQBAJ&pg=PT193&lpg=PT193&dq=Louis+Fr%C3%A9my+credit+foncier&source=bl&ots=OOm-dxMX8H&sig=ACfU3U1zZT7CljxXKnKF6L8JvfX9JY62qA&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwj9ks6prtDkAhUBILkGHfrHD8gQ6AEwDnoECAYQAQ#v=onepage&q=Fr%C3%A9my&f=false [acessado em 14 de setembro de 2019]

BORRUEY, René. *Le Port Moderne de Marseille. Du dock au Conteiner. (1844-1974)*. Marseille : Chambre de Commerce, 1994

CAMERON, Rondon E. *France and the Economic Development of Europe, 1800-1914. The Evolution of International Business. 1800-1945. Volume 4.* Londres e Nova Iorque. Routledge, 1961, pg 180-181. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=NpTmZEhal3AC&pg=PA180&lpg=PA180&dq=Louis+Fr%C3%A9my+credit+foncier&source=bl&ots=KNx3GmjgwX&sig=ACfU3U3bjfATQggF_JHcP4HgNhrS9IVnig&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwj9ks6prtDkAhUBILkGHfrHD8gQ6AEwCnoECAUQAQ#v=onepage&q=Fr%C3%A9my&f=false [acessado em 14 de setembro de 2019].

CARVALHO, José Murilo. *Cidadania: Tipos e Percursos.* Em <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/2029/1168> Acesso em 06

10 2015.

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O Quinto século. André Rebouças e a Construção do Brasil.* Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ-UCAM, 1998.

CHEVALIER, Michel. *Religion Saint-Simonienne. Politique Industrielle. Systéme de la Méditerranée.* Paris. 1832. Disponível em https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k85502w/f1.image [Acessado em 06 de novembro de 2018]

COILLY, Nathalie. RÉGNIER, Philippe. *Le siècle des saint-simoniens Du Nouveau christianisme au canal de Suez.* 2006. Editions de la Bibliothèque nationale de France. Disponível em: http://www.bnf.fr/documents/dp_saint_simoniens.pdf acessado em 01 de outubro de 2018.

CONRAD, Joseph. *The Nigger of the Narcussus*, 1897. Disponível em https://www.gutenberg.org/files/17731/17731-h/17731-h.htm Acessado em 13 10 2018.
COULANGES, Numa-Denys Fustel de. *A Cidade Antiga.* Edameris. 1961.

DUCHARME, Francis. Marc Augé, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, coll. « La librairie du XXIe siècle », 1992. Disponível em <http://latraversee.uqam.ca/sites/latraversee.uqam.ca/files/fducharme_aug%C3%A9_non_lieux.pdf> Acesso em 30. 09. 2015.

DUMAS, Paula Elizabeth Sophia. *Defending the Slave Trade and Slavery in Britain in the Era of Abolition, 1783-1833.* University of Edinburgh. 2012.

FALCON, Francisco J. Calazans. "Historicismo": a atualidade de uma questão aparentemente inatual. Rio de janeiro: Tempo, Vol 4, 1997, p. 5-26.

FLORA, Ana e VERÍSSIMO, Ignácio José. *Diário e Notas Autobiográficas.* Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1938.

GIFFORD, John. *The Complete English Lawyer; or Every Man his own Lawyer: containing summary of the constitution of England and Laws and Statutes.* London: R. Macdonald, Great Sulton Street, Clerckenwell, 1823.

GOMES, Flávio. *Negros e Política.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2005, p. 7-12.

GRINBERG, Keila. *Liberata a lei da ambiguidade. Ações de liberdade da Corte de apelação do Rio de Janeiro no século XIX.* Rio de Janeiro: Editora Relume Delumara, 1994.

_____. *o Fiador dos brasileiros. Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002

HAUTCOEUR, Pierre-Cyrille. *Les transformations du crédit en France au XIXe siècle.* Romantisme 2011/1 (n°151), p. 23-38. Disponível em: https://www.cairn.info/revue-romantisme-2011-1-page-23.htm [Acessado em 21 de outubro de 2018]

HENRY, Pierre. *Histoire des préfets: Cent cinquante ans d'adminitration provinciale, 1800-1950.* Paris. Nouvelle Éditions Latines, 1950, pg 152. Disponível em : https://books.google.com.br/books?id=ALiIiMZTeWMC&pg=PA152&lpg=PA152&dq=conseiller+d%27etat+fr%C3%A9my+1854&source=bl&ots=GyUTWizOyQ&sig=ACfU3U0iUVHIrQrXX2ABbZ1dppXCg3AN6g&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwj5z9ODqtDkAhXrK7kGHYcaDQAQ6AEwEnoECAgQAQ#v=onepage&q=%20Louis%20Fr%C3%A9my&f=false [acessado em 14 de setembro de 2019].

HOBSBAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções.* Paz e Terra. 1977.

HONORATO, Cezar Teixeira. *O polvo e o porto*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____; MANTUANO, Thiago Vinícius. O *que era o trapiche? O porto e a cidade do rio de janeiro no século XIX.* Acervo, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, jan./jun. 2015 – p. 145- 158.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao Porto. Um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Divisão de Editoração, 2006.

LARAIA, Roque de Barros. *Cultura. Um Conceito Antropológico* Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 1996.

LIMA, Tania Andrade; SENE, Glaucia Malerba; SOUZA, Marcos André Torres de. *Em busca do Cais do Valongo*, Rio de Janeiro, Século XIX, 2016. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142016000100299#aff1 , acesso em 21 de abril de 2017.

LONGLANDS, Henry. *A Review of the Warehousing System, 1824.* Disponível em https://books.google.com.br/books?id=L0RVAAAAcAAJ&pg=PR7&lpg=PR7&dq=H.Longlands,+A+Review+of+the+Warehousing+System,+1824.&source=bl&ots=4cTbSEEOw0&sig=1xzd9kKLTA4CO0wsITKbwLxEQzo&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjep6vpq4PeAhUIDZAKHZcPCCoQ6AEwAHoECAkQAQ#v=onepage&q=west%20india&f=false [acessado 13 Outubro 2018].

MAIER, Charles S. *La Historia Comparada.* Cambridge: Studia Historica - Historia Contemporánea, vol X-XI 1992-93.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. O Tempo Saquarema. São Paulo: HUCITEC, Instituto Nacional do Livro, 1987.

MATTOS, Hebe. *André Rebouças e o Pós-Abolição: entre a África e o Brasil (1888-1898).* Natal – RN. Anpuh XXVII Simpósio Nacional de História. 2013

MENUCCI, Sud. *O Precursor do Abolicionismo no Brasil* (Luiz Gama). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

MORELLI, Pierre. *"Marc AUGÉ, Pour une anthropologie de la mobilité."*, Questions de communication [En ligne], 17| 2010, mais em ligne le 23 janvier 2012, consulté le 22 septembre 2015. URL: http://questionsdecommunication.revues.org/256

PESSANHA, Andréa Santos. *Da Abolição da Escravatura à Abolição da Miséria: a vida e as idéias de André Rebouças.* Rio de Janeiro: Quartet, 2005.

PICON, Antoine. *La religion saint-simonienne.* Revue des sciences philosophiques et théologiques 2003/1 (Tome 87), pages 23 à 37. Disponivel em : https://www.cairn.info/revue-des-sciences-philosophiques-et-theologiques-2003-1-page-23.htm?contenu=auteurs [acessado em 08 de fevereiro de 2020].

PIÑEIRO, Théo Laborinhas. *A Política dos Negociantes e o Porto do Rio de Janeiro no século XIX.* Disponível em <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300890045_ARQUIVO_NegociantesePortodoRJ.pdf> Acesso em 02 05 2015

_____. *Negociantes, independência e o primeiro banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios.* Rio de Janeiro: Tempo, nº 15, pp 71-91. 2003.

OLIVEIRA, Gilson Batista de, SCOVILLE, Eduardo H. Martins L. *As contribuições e o Pensamento de Jonh Stuart Mill no campo da Economia.* Curitiba: Revistas FAE, v. 17, n. 1, p. 80 - 95, jan./jun. 2014

RAUX, Céline. *Saint-Simon et les saint-simoniens.* 2011. Disponível em http://blog.bnf.fr/gallica/index.php/2011/03/24/saint-simon-et-les-saint-simoniens/ acessado em 01 de outubro de 2018.

SANTOS, Sydney M. G. dos. *André Rebouças e o seu tempo.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Editores de Livros, 1985

SARGENT, Edward. 'The Planning and Early Buildings of the West India Docks', *Mariner's Mirror*, vol.77, 1991, pp.119–21. In: *Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs*, ed. Hermione Hobhouse (London, 1994), pp. 248-268.

SOARES, Ricardo Maurício Freire. *Reflexões sobre o jusnaturalismo; o direito natural como direito justo.* Disponível em: <http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=19&cad=rja&uact=8&ved=0CEYQFjAIOApqFQoTCNyOqbvqnsgCFciRkAodfDUOKg&url=http%3A%2F%2Funifacs.br%2Frevistajuridica%2Farquivo%2Fedicao_abril2007%2Fdocente%2Fdoc1.doc&usg=AFQjCNEFXo1Z1oAfc2EqM0yp0WhHv1GtNg&sig2=0LrR4yVOeRRtSAEprT1q7Q> Acesso em: 30.09.2015

SIQUEIRA, Francisca Pereira. *Abolicionismo inglês e francês (1787-1833) em perspectiva Comparada.* Rio de Janeiro: Revista de História Comparada – PPGHC - UFRJ, v. 12, n. 2, p. 35-64, 2018. Revista de História Comparada - Programa de Pós-Graduação em História Comparada-UFRJ. https://revistas.ufrj.br/index.php/RevistaHistoriaComparada - ISSN: 1981-383X

STOSKOPF, Nicolas. *Qu'est-ce que la haute banque parisienne au XIXe siècle ?*. Cet article reprend une communication faite à la Journée d'études sur l'histoire de la haute banq.. 2000. <hal-00431248>

TAYLOR, Michael. *The British West India Interest and Its Allies, 1823–1833*, *The English Historical Review*, Volume 133, Issue 565, December 2018, Pages 1478–1511, https://doi.org/10.1093/ehr/cey336

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *A História da Engenharia no Brasil*. Clavero, 1994.

THELM, N.; BUSTAMANTE, R. M. da C. *História Comparada: Olhares plurais.* Rio de Janeiro:Phoînix, UFRJ, n 10, 2004, p 9-30

THOMAS, Hugh. *The slave: the story of the Atlantic slave trade, 1440-1870.* New York: Touchstone, 1999. In: Ver SIQUEIRA, Francisca Pereira. *Abolicionismo inglês e francês (1787-1833) em perspectiva Comparada.* Rio de Janeiro: Revista de História Comparada – PPGHC - UFRJ, v. 12, n. 2, p.39.

TRINDADE, Alexandro Dantas. *André Rebouças: Da engenharia civil à engenharia social.* Campinas: UNICAMP, 2004.

_____. *Os irmão Rebouças e as perspectivas da imigração espontânea no Paraná (1865-1875).* Disponível em <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos4/alexandrodantastrindade.pdf> Acesso em 02 06 2015

TRUNEL, Lucile. *Banque et révolution industrielle L'action des Rothschild en France au XIXe siècle.* 2012. Disponível em : http://classes.bnf.fr/rendezvous/pdf/Rothschild.pdf acessado em 01 de outubro de 2018.

VASCONCELOS, Barão e VASCONCELOS, Barão Smith de. *Archivo Nobiliarquico Brasileiro.* Laussane: Imprimerie la Concorde, 1918.

VELASCO e CRUZ, Maria Cecilia. *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*, 1999. Disponível em <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf> Acesso em 03 05 2015

VERÍSSIMO, Ignácio José. *André Rebouças através de sua auto-biografia.* Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1939.

VIEIRA, Nivea Silva. *A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: Definição e redefinição das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro (1869-1934)*. Niteroi, 2014.

_____. *André Rebouças: o intelectual orgânico dos Negociantes.* XXVII Simpósio Nacional de História – Anpuh. 2013.

_____. *O Público e privado no Porto do Rio de Janeiro.* XXVI Simpósio Nacional de História – Anpuh. 2011.

WEFFORT, Francisco C., *Os Clássicos da Política.* Vol 1. São Paulo: Editora Ática, 2000

_____ *Os Clássicos da Política. Vol 2.* São Paulo: Editora Ática, 2001.

WERNER, Michael e ZIMMERMANN, Bénédicte. *Pensar a História Cruzada: entre a empiria e a reflexividade.* Brasília: Textos de História. Vol 11, nº ½. Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB. 2003. p 89-127.

WILLIAM, Farrer e BROWNBILL, Jonh. Liverpool: The docks', in *A History of the County of Lancaster: Volume 4*, ed. (London, 1911), pp. 41-43. *British History Online*http://www.british-history.ac.uk/vch/lancs/vol4/pp41-43 [accessed 15 August 2019].

GLOSSÁRIO

Cais – Construção realizada à margem de rio, lago ou mar através de aterramento com a finalidade de facilitar o embarque e o desembarque de cargas e passageiros.

Diques – Construção realizada com o objetivo de desviar ou conter a invasão da água do mar ou de rio.

Grua – Espécie de guindaste usado para a elevação e a movimentação de cargas pesadas.

Molhes Perpendicular/Jetty Principle/Pier – Pontes de madeira, ferro ou alvenaria construídas perpendicularmente ao cais para possibilitar o acesso de navios de grande calado.

ANEXO A

Na Algeria todos os problemas sociaes estavam errados; os maiores erros, porem, estavam no problema da Terra; no problema-social-maximo; naquelle donde sahem ou o progresso, a riqueza e a prosperidade, ou a escravidão, a barbaria e a miseria.
O systema agricola Romano é classicamete conhecido: baseava-se no latifundio e na escravidão Os Patricios, os Latifundiarios, os Landlords, na Tecnologia hodierna, mantinham todos os horrores do escravagismo, sem esquecer o quadrado das senzalas, que donominavam *villa.* Nas Gallias a escravidão evoluio paa a servidão da gleba; o escravo passou a ser *villani;*e depois, por carruptéla, vilain em contraposição aos senhores feudaés, monopolisadores do territorio nacional, que eram nobres, condes, barões, abbades, bispos etc., etc
É ocioso inquerir si os Vandalos desvastadores tinham systema agricola: os Arabes, que os sucederam na conquista da infeliz Algeria, gabavam-se de que *não crescia mais herva onde passou o Arabe com seu cavallo.* No entanto, terminada a época das guerras de conquista, foi indispensável cultivar bem ou mal a terra, para ter ao menos trigo e arroz para os homens e cevada para os cavallos. Então a preguiça e o parasitismo mahoemetano inventaram uma entidade especial na serie do misero proletariado agricola, ao qual denominaram *Khamnés.*(Revista de Engenharia. 1890, pg 149).

ANEXO B

Assim a propriedade territorial individual é o meio mais efficaz e mais energico:

1º - Para civilisar os póvos barbaros ou semibarbaros de qualquer parte do mundo;

2º - Para emancipar servos e escravos e para constituil-os cidadãos completos, autonomos e independentes; perfeitamente scientes e conscientes dos seus deveres e das suas obrigações publicas e particulares. O proletariado agricola existe por todo o mundo: é rigoramente o *protoplasma,* a materir-prima da Miseria. (Revista de Engenharia. 1890, pg 149).

ANEXO C

SYSTÈME DE LA MÉDITERRANÉE.
12 FÉVRIER 1832.
POLITIQUE NOUVELLE.

La plus grande lutte, avons-nous dit, qui ait jamais fait retentir la terre du fracas des armes, celle qui a fait verser le plus de flots de sang, celle qui comprend toute la période par laquelle a passé l'humanité depuis l'origine des temps historiques jusqu'à nous, c'est la lutte de l'Orient contre l'Occident. Le plan de pacification qu'attend le monde devra être la conciliation del'Orient et de l'Occident. Ce sera la consécration politique de l'accord qui doit exister dans l'avenir entre la matière et l'esprit, qui jusqu'ici ont perpétuellement été en guerre. La Méditerranée avec ses rives a été le continuel champ de bataille où s'entre-déchiraient l'Orient et l'Occident, Depuis le débarquement des Grecs en Troade jusqu'à la bataille de Navarin, la Méditerranée a été le principal chemin par lequel ils sont allés l'un l'autre se chercher le fer à la main pour s'exterminer. « La Méditerranée, avons-nous dit, doit être désormais un vaste forum sur tous)) les points duquel communieront les peuples jusqu'ici divisés. La Méditerranée va devenir le lit nuptial de l'Orient et de l'Occident. La politique des Européens dans l'antiquité, dès que l'Europe eut reçu le germe du progrès par les colonies qui l'apportèrent avec elles de l'Egypte et de l'Asie, a été la soumission des barbares et des Orientaux en particulier. Chez les Grecs, Bacchus, Agamemnon et Alexandre; chez les Romains, Caton, l'ennemi de Carthage; les Scipions, Lucullus, Sylla, Pompée, ont été les principaux praticiens de cette politique. La politique principale de la chrétienté vis-à-vis de l'Orient, tant que fut ardente la foi catholique, fut plus défensive qu'offe nsive , mais toujours belliqueuse : il s'agissait de repousser les infidèles, de délivrer les lieux saints. Les souverains pontifes, les apôtres des croisades, tels que saint Bernard et Pierre-l'Ermite, et les princes croisés, se sont surtout consacrés à la faire embrasser et mettre en oeuvre par les Inasses qu'ils gouvernaient de leur voix ou de leur glaive.

Après la réforme, la lutte entre l'Orient et l'Occident perdit peu à peu son intensité. L'Orient s'assit et sembla s'endormir. Les Occidentaux, plus remuans, continuèrent à guerroyer les uns contre les autres. Depuis lors la politique européenne la plus élevée est celle qui a dicté le traité de Westphalie , que tous les traités subséquens n'ont modifié que dans ses dispositions secondaires. Elle a eu pour but et pour raison, profonde quoique ignorée cependant par beaucoup de ceux qui y ont pris part, l'abaissement de la féodalité, personnifiée dans le saint empire. C'est particulièrement le cabinet français qui a présidé à ce mouvement politique par Henri IV, Richelieu, LouisXIV, la Convention et Napoléon. La politique pacifique de l'avenir aura pour objet, dans son application la plus immédiate, de constituer à l'état d'association, autour de la Méditerranée, les deux massifs de peuples qui depuis trois mille ans s'entrechoquent comme représentans de l'Orient et de l'Occident : c'est là le premier pas à faire vers l'AssocIATIoN UNIvERsELLE. La Méditerranée, en y comprenant la mer Noire et même la Caspienne, qui n'en a probablement été séparée que dans une des dernières révolutions du globe, deviendra ainsi le centre d'un système politique qui ralliera tous les peuples de l'ancien continent, et leur permettra d'harmoniser leurs rapports entre eux et avec le nouveau monde. Considérons ce système méditerranéen sous le rapport industriel ; car la politique est spécialement le réglement des intérêts des peuples et des individus sous ce rapport.

COMMUNICATIONS. — LES CHEMINS DE FER.

L'industrie, abstraction faite des industriels, se compose de centres de production unis entre eux par un lien relativement matériels, c'est-à-dire par des voies de transport, et par un lien relativement spirituel, c'est-à-dire par des banques. J'accepterai provisoirement la distribution

des centres de production telle qu'elle existe aujourd'hui , et je ne parlerai ici que des communications. Il y a de si étroites relations entre le réseau des banques et le réseau des lignes de transport, que l'un des deux étant tracé avec la figure la plus convenable à la meilleure exploitation du globe, l'autre se trouve par cela même pareillement déterminé dans ses élémens essentiels. Les moyens de communication les plus faciles que l'homme emploie en grand aujourd'hui, indépendamment de la mer, que l'on rencontre toujours dans les grands trajets, sont les rivières et canaux, et les chemins de fer. Les chemins de fer n'ont été observés jusqu'ici que du point de vue industriel abstrait. Ceux qui les ont étudiés étant des ingénieurs et ne prétendant pas à être autre chose, ont négligé la question politique et morale pour se renfermer dans la question technique. Lorsque, par exemple, ils ont comparé les chemins de fer aux canaux, ils ont été exclusivement préoccupés de mesurer les frais d'établissement et le coût du transport. La question de rapidité ne leur a apparu que comme secondaire, et ils ne l'ont examinée que sous le rapport de la marchandise. Aux yeux des hommes qui ont la foi que l'humanité marche vers l'as sociation universelle , et qui se vouent à l'y conduire, les chemins de fer apparaissent sous un tout autre jour. Les chemins de fer le long desquels les hommes et les produits peuvent se mouvoir avec une vitesse qu'il y a vingt ans l'on aurait jugée fabuleuse, multiplieront singulièrement les rapports des peuples et des cités. Dans l'ordre matériel le chemin de fer est le symbole le plus parfait de l'association universelle. Les chemins de fer changeront les conditions de l'existence humaine. Il y a vingt ans, ils n'étaient employés que pour le service intérieur de quelques mines : inventés d'hier, ils ont déjà éprouvé des perfectionnemens prodigieux relativement à leur tracé, à leur construction et aux moteurs destinés à les parcourir. Déjà, grâce aux admirables machines locomotrices , façonnées par les ingénieurs anglais, on peut aisément s'y transporter avec une vitesse moyenne de dix lieues (4o,ooo mètres) à l'heure, et je ne doute pas que prochainement l'on n'arrive à dépasser cette vitesse, même par tous pays. Or quand il sera possible de métamorphoser Rouen et le Havre en faubourgs de Paris, quand il sera aisé d'aller non pas un à un, deux à deux, mais en nombreuses caravanes, de Paris à Pétersbourg en moitié moins de temps que la masse des voyageurs n'en met habituellement à franchir l'intervalle de Paris à Marseille, quand un voyageur, parti du Havre de grand matin, pourra venir déjeûner à Paris dîner à Lyon et rejoindre le soir même à Toulon le bateau à vapeur d'Alger ou d'Alexandrie; quand Vienne et Berlin seront beaucoup plus voisins de Paris qu'aujourd'hui Bordeaux, et que relativement à Paris Constantinople sera tout au plus à la distance actuelle de Brest, de ce jour un immense changement sera survenu dans la constitution du monde; de ce jour ce qui maintenant est une vaste nation sera une province de moyenne taille. L'introduction, sur une grande échelle, des chemins de fer sur les continens, et des bateaux à vapeur sur les mers, sera une révolution non-seulement industrielle, mais politique. Par leur moyen, et à l'aide de quelques autres découvertes modernes, telles que le télégraphe, il deviendra facile de gouverner la majeure partie des continens qui bordent la Méditerranée avec la même unité, la même instantanéité qui subsiste aujourd'hui en France. Or entre tous les pays, l'Angleterre exceptée, la France est de beaucoup celui où il est le plus aisé de communiquer l'impulsion du centre jusqu'à l'extrême circonférence. Et cependant quelles que soient les merveilles qu'enfante déjà la vapeur sous les doigts de l'homme, il est encore novice à la manier et à l'appliquer soit aux chemins de fer, soit à la navigation. Les machines à vapeur sont des appareils compliqués et fort incommodes par leurs poids , et les expériences les plus scrupuleuses constatent qu'à peine elles utilisent quatre à cinq pour cent de la force calorifique du combustible consommé. Que sera-ce donc lorsqu'une nouvelle inspiration scientifique, ramenant l'unité dans des théories aujourd'hui embarrassées et complexes, aura éclairé ce qui n'est que ténèbres, tourné à profit ce qui fait obstacie et mis de l'ordre au sein du chaos ?

Les chemins de fer figureront donc au premier rang parmi les moyens de transport qui relieront les divers points du système méditerranéen ; et déjà, comme par un pres sentiment

d'avenir, les deux peuples les plus industriels du monde, l'Angleterre et l'Amérique du Nord, lorsqu'ils ouvrent des communications nouvelles , préfèrent généralement aujourd'hui des chemins de fer.

SYSTÈME GÉNÉRAL.

Or maintenant l'on peut considérer la Méditerranée comme une série de grands golfes qui sont chacun l'entrée d'un large pays sur la mer. Dans chacun de ces golfes il y aura à choisir un port principal, et presque partout il sera possible d'en trouver un sur l'axe de la plus importante des vallées aboutissant au golfe. Le port ainsi déterminé sera pris pour pivot d'un ensemble d'opérations dont la plus capitale serait un chemin de fer qui, remontant la vallée médiale, irait par-dessus ou à travers le versant des eaux chercher une autre vallée de premier ordre; car les grands bassins des fleuves constituent généralement les divisions industrielles les plus naturelles. Et ces systèmes partiels , tous rattachés entre eux, constitueraient le système général. -*

De la sorte les grands courans d'eau seraient longés cha cun par un chemin de fer, qui en masse leur serait parallèle, et le grand mouvement d'hommes et de produits qui aurait lieu le long de leur cours se trouverait partagé, de sorte que le chemin de fer ne porterait que les hommes et les produits légers, laissant à la navigation le soin de charrier les marchandises lourdes et encombrantes. Les communications secondaires seraient ensuite spécialement établies à l'aide de chemins de fer.

ESPAGNE.

L'Espagne, qui ferme la Méditerranée à l'une de ses extrémités, présente particulièrement un golfe en entonnoir mal clos, entre la côte de Valence et de Catalogne et les Baléares. Prenant Barcelone (1) pour point central de ce golfe , concevons un chemin de fer qui, rejoignant la vallée de l'Èbre, la remonte jusqu'à Sarragosse, aille de là chercher le bassin du Tage, aborde Madrid et continue jusqu'à Lisbonne à travers les plaines de la Castille, l'Estramadure et le Portugal. Celui qui établirait cette voie aurait consacré l'union du Portugal et de l'Espagne, car il n'y a d'association possible qu'entre des peuples qui peuvent s'épancher matériellement l'un sur l'autre et vivre réellement de la vie l'un de l'autre. L'unité espagnole est fort imparfaite, quoique le gouvernement actuella prépare tous les jours à son insu. Les douze royaumes d'Isabelle et de Ferdinand sont isolés, ont des lois diverses, des usages divers. Un autre chemin de fer qui, parti de Cadix, remonterait le Guadalquivir par Séville et Cordoue, rejoindrait Madrid, et irait vers Bordeaux par le bassin de la Garonne, s'il était possible; qui, lançant des embranchemens à droite et à gauche de l'Èbre, liant ainsi le magnifique port du Passage avec Barcelone et Tortose, établirait la plus courte communication possible entre les deux mers; qui pous sant d'autres bras, l'un a travers la vallée du Douero vers Porto, un autre vers les abondantes mines de charbon et de fer des Asturies, un troisième vers les riches mines de plomb de l'Andalousie; un tel chemin, dis-je, avec tous ses rameaux et avec la grande voie de Barcelone à Lisbonne, serait comme un système de veines et d'artères le long desquelles la civilisation circulant réveillerait l'Espagne assoupie, en relierait les membres disjoints et la ferait passer de la torpeur où ses gardiens l'ont plongée afin qu'elle ne bondît pas hors du cercle tracé par le catholicisme, à cette enivrante activité qui tiendra sans cesse les populations en moiteur sous l'empire d'une foi religieuse sanctifiant l'industrie , sur un sol riche et fertile, dans une atmosphère embaumée par les orangers et les aloès.

FRANCE. - ANGLETERRE.

En France le port principal du golfe de Lyon est Marseille (5) qui termine admirablement l'admirable vallée du Rhône. Il n'est personne qui, regardant la carte, n'ait rêvé quelque grande

communication entre Marseille et le Havre, par Lyon et Paris, à travers les trois vallées du Rhône, de la Loire et de la Seine. La seule partie de cette belle voie qui pût présenter de sérieuses difficultés à vaincre , celle qui doit lier le bassin du Rhône au bassin de la Loire, est presque terminée aujourd'hui. Le plus haut avantage de cette grande communication serait certainement d'ouvrir à l'Angleterre les abords de laMéditerranée. L'industrie jouera un beau rôle dans la régénération des peuples méditerranéens. La reine de l'industrie, l'Angleterre, ne saurait ne saurait manquer d'apparaître avec éclat dans les pacifiques croisades qui s'ébranleront en Occident pour aller relever l'Orient à demi enseveli sous des monceaux de ruines. Le chemin de fer du Havre à Marseille sera comme un pont jeté au-dessus de la France pour le passage de la puissante Albion, de ses ingénieurs et de ses trésors. - Les principaux chemins de fer qui sillonneraient encore la France seraient, 1° celui de Toulouse à Bordeaux, qui continuerait sur Paris par Orléans , et qui , par Metz, Sarrebruck aux inépuisables mines de houille, Mayence et Francfort, irait tourner les Vosges et la forêt Noire pour entrer en Allemagne, et dont un embranchement rattache rait à Paris Mons, Bruxelles et Anvers; 2° ceux qui de Lyon rejoindraient les bassins de la Meuse et du Rhin , et des cendraient jusqu'à Maëstricht et Amsterdam; 5° celui qui poursuivrait la Loire jusqu'à Nantes, et de là irait rallier la superbe rade de Brest.

lTALIE

L'Italie, au territoire alongé, ressemble à un messager de l'Europe vers l'Afrique et l'Asie. l'Italie à l'ame d'artiste , l'Italie, voluptueuse et riante comme une fille d'Orient, aura une éclatante mission dans l'ère qui s'ouvre pour les peuples de la Méditerranée. Mais l'Italie sans unité est condamnée à l'impuissance. L'Italie est bien morcelée; toutefois le sentiment de l'unité l'agite jusqu'au fond des entrailles. L'emblème matériel de l'unité italienne sera un chemin de fer qui s'étendra de Venise à Tarente par Florence , Rome et Naples , et auquel il sera facîle de rattacher les points principaux du versant oriental des Apennins , ainsi que Livourne et les ports secondaires du versant occidental. Les derniers jours de Venise ne sont pas venus; ses lagunes qui se comblent et ses canaux qui s'en gorgent depuis qu'un lourd Autrichien la glace de sa présence, ne se changeront pas, comme les travaux des Sésostris et des Pharaons, en marécages fétides et impraticables. Qu'elles étaient brillantes les galères qui, portant la fleur des chevaliers de l'Occident, allèrent, après avoir en passant soumis Zara, asseoir Baudouin de Flandre sur le trône de Constantin et inaugurer le lion de Saint-Marc en Morée et dans les îles de l'Archipel ! Eh bien ! Venise lancera de son sein de nouveaux convois plus magnifiques.

L'Adriatique est une pointe poussée par la mer vers le coeur de l'Allemagne; c'est une rade par laquelle l'Allemagne laborieuse est appelée à épandre autour de la Méditerranée ses produits et ceux des terres scandinaves. Venise, qui est assise au sommet de l'Adriatique comme une reine au dessus de sa cour, sera le centre auquel aboutiront les rayons en grand nombre dont chacun apportera les richesses de toute une contrée. De Venise partiront des chemins de fer qui iront l'un vers Gênes sa soeur, veuve aussi de son doge et de son antique liberté; l'autre à Turin par Milan ; un troisième vers Hambourg , la Venise de la mer du Nord, par l'une des vallées latérales du Danube, la vallée de la Moldau et celle de l'Elbe, où fleurissent de riches cités, Prague, Dresde, Magdebourg. Venise et Trieste sa voisine seront deux des plus beaux bazars du monde.

ALLEMAGNE. — TURQUIE D'EUROPE.

L'Allemagne, dans ce grand mouvement qui pousse instinctivement tous les peuples vers l'unité, est presque parvenue à se donner un lien intellectuel. Il y a en Allemagne deux grandes divisions, l'Allemagne du nord et l'Allemagne du midi; l'une revenant des doctrines du protestantisme ou d'individualisme à l'unité; l'autre, plus particulièrement occupée de s'initier

à l'individualisme, après être long-temps restée fidèle aux doctrines exclusivement unitaires du catholicisme. Toutefois il y a par toute l'Allemagne un même parfum de poésie contemplative mystique, lien flottant qui relie vaguement les ames élevées de la Teutonie. Il y a entre les savans des universités un lien plus saisissable. Les souvenirs du Tugend Bund et de la Burschenschaft sont d'autres élémens d'unité également répandus sur l'Allemagne du nord comme sur l'Allemagne du midi. Mais les communications matérielles sont peu actives sur la terre germanique. Elles y sont loin de la célérité et de la régularité à laquelle elles sont parvenues en Angleterre ou en France. L'unité commerciale de l'Allemagne n'existe pas. De beaux chemins de fer établis dans quelques directions principales seront des liens qui resserreront tous ces peuples qui parlent la même langue et qui ne s'entendent pas; qui ont les mêmes moeurs , les mêmes habitudes, et qui restent de fait étrangers les uns aux autres. — Qu'on ouvre une voie qui partant de Mayence ou de Francfort, où aboutirait celle de Cadix à Paris prolongée par Metz, se dirige vers Ratisbonne dans la vallée du Danube, aille de là, par Linz, Vienne, Presbourg et Ofen, jusqu'à Belgrade, où le sang de l'Orient et de l'Occident a coulé avec une si effroyable profusion; qu'à Belgrade elle se bifurque, et qu'elle se dirige d'un côté vers Sophia , capitale de la Bulgarie, où elle se bifurquera encore pour rejoindre Salonique dans l'Archipel, et Constantinople par Andrinople; de l'autre côté par Bucharest jusqu'à Odessa, principal établissement dans la mer Noire, ville créée hier par un Français, M. de Richelieu, et dont la population est déjà de 4o,ooo ames. - Qu'une seconde grande voie , prenant comme la première son origine à Mayence ou à Francfort, se déroule à travers la plaine immense qui commence aux Flandres , qui se développe sur l'Allemagne du nord , dans toute la Russie et dans les steppes de l'Asie septentrionale jusqu'au Kamschatka ; qu'elle coupe à Dresde la ligne de Venise à Hambourg, et qu'elle s'avance par Breslau, Varsovie, Vilna et Riga, jusqu'à Saint-Pétersbourg. Qu'on la rattache, par des embranchemens , à Brême, dans le bassin du Weser; par le Hanovre, pays de mines, aux bouches de l'Oder; à Dantzick, qui clot le bassin de la Vistule ; qu'à travers la Silésie et la Gallicie, provinces magnifiques , deux de ces embranchemens re lient par Breslau , Berlin et le pays de Cracovie, le port d'Odessa à Stralsund vers l'extrémité occidentale de la Baltique, et que l'un d'eux, se dédoublant pour traverser la Hongrie dans sa plus grande dimension le long de la Theiss, noue les chemins du Nord avec le système méridional établi autour de Belgrade. — Que des embranchemens partis de la grande voie du midi aillent rejoindre les salines de la forêt Noire, circulent dans les plaines de la Souabe, remontent même jusqu'à Turin , s'il est possible, afin que le groupe du Nord et le groupe du Midi se déversent par cent issues l'un sur l'autre. — Et lorsque par ce réseau symétriquement distribué autour de Dresde,qui est la ville des Français de l'Allemagne, ce beau pays aujourd'hui emprisonné au milieu des terres , aura desportes ouvertes sur toutes les mers, sur l'Archipel, la mer Noire, l'Adriatique et la Caspienne, lorsque les pacifiques bourgeois de Vienne, qui frissonnent encore au souvenir du grand-visir Kara-Mustapha, pourront aller trafiquer à Constantinople tout aussi commodément qu'un négociant de Paris va rendre visite à son correspondant de Lille ; lorsque les savans de la Germanie , sentant leurs sens émoussés, pourront aller chercher des inspirations dans les jardins odoriférans de Bujukdéré et de Térapia, sous le ciel enchanteur de la Propontide, tout comme le Pari sien qui a besoin de se distraire va regarder à Dieppe le flux et le reflux de l'Océan; lorsque l'académicien berlinois et l'étudiant de Goettingue pourront en vingt-quatre heures passer des salles de leurs universités aux collections du Jardin-des-Plantes, à une séance de l'Institut ou au musée du Louvre; lorsque la grâce de l'Italie, la finesse des Hellènes et l'élégante aisance des Français débordant incessamment sur l'Allemagne se marieront avec la sincé rité, la conscience et la bonté d'ame des Germains ; lors que tout cela subsistera , qui peut dire quelles seront la splendeur, la richesse et la force d'association au sein de la Germanie ?

RUSSIE.

Une portion des nations méditerranéennes se compose de populations passives dont la docilité va sans effort jusqu'au servilisme, et dont le progrès consistera surtout à être initiés à la vivacité française , à la mobilité italienne, à la dextérité bretonne. Tout sommeille chez ces nations ; la masse des habitans y meurent, après avoir végété plutôt que vécu, sans s'être écartés hors de la vue de la chaumière qu'occupaient leurs ancêtres, semblables aux mollusques dont la coquille est fixée à un rocher. Telles sont les races slaves , tels sont les paysans de l'Autriche, de la Hongrie et de la Bohême , telle est la nation mosco vite. Dans l'ordre politique, le moyen le plus efficace de les réveiller de leur somnolence consistera à placer près d'eux les exemples d'un mouvement extraordinaire , à les exciter par le spectacle d'une prodigieuse vélocité , et à les inviter à suivre le courant qui circulera à leur porte, par l'intérêt le plus positif et qu'ils sentent le mieux aujourd'hui, celui du bénéfice industriel. Sous ce rapport particulier les chemins de fer exerceront une influence décisive sur la civilisation d'une grande partie du monde et spécialement de la Russie. La Russie est de tous les pays celui où la construction des chemins de fer serait le plus facile. Le sol de la Russie est plat, il est couvert de forêts qui fournissent abondamment des bois à l'aide desquels la construction de routes à ornières sera fort peu dispendieuse. C'est aussi celui où ils seraient le plus utiles. La Russie est baignée par de très beaux fleuves : les deux Dwina qui courent au nord; le Dniester, le Dnieper, le Don et le Volga, qui ont leur pente au sud : aussi a-t-il été facile, à l'aide de quelque canaux, d'établir dans ce vaste territoire plusieurs communications entre les mers qui le baignent au midi et celles qui le baignent vers le pôle; mais ce sont des voyages sans fin, et d'ailleurs la gelée y rend la navigation impossible pendant plus de six mois. Les principaux ports de la Russie dans la mer Noire sont Odessa et Sébastopol; dans la mer d'Azof, Taganrog , où mourut I'empereur Alexandre; et dans la mer Caspienne, Astrakan; placés l'un entre les bouches du Danube et du Dnieper, le second à l'embouchure du Don, le troisième aux bouches du Volga. Odessa et Astrakan surtout sont les centres d'un commerce immense. Les chemins de fer qu'il importerait le plus d'ouvrir à travers ces terres à demi sauvages seraient ceux qui rapprocheraient de ces deux ports les principaux points du territoire. On conçoit qu'une route en fer qui d'Odessairait à Riga et Pétersbourg par Kiew, qui d'Odessa continuerait ensuite vers Astrakan par Taganrog, qui d'Astrakan s'élancerait vers Saint-Pétersbourg par Moscou, à travers le long et large bassin du Volga, et pousserait jusqu'à Arkangel sur la mer Blanche, comprendrait les lignes les plus importantes du réseau vivifiant qui doit animer la Russie et lui faire perdre le caractère engourdi d'un peuple cerné par les neiges.

ASIE ET AFRIQUE.

Je passe à la Turquie d'Asie, à cette terre poétique ou ont passé tant de peuples fameux, et sur le sol de laquelle se sont nivelés les débris de tant de grands empires. C'est là que l'imagination de nos pères avait placé.le paradis terrestre avec ses ineſſables plaisirs; c'est là que vécurent Abraham et Melchisédech, le grand-prêtre du Très-Haut ; c'est là que s'élevèrent ces colosses de faste et de puissance dont les grandes traditions ont perpétué la mémoire solennelle; là furent Babylone et Ninive; là se dessinent encore les grandes ombres de Sémiramis et de Bélus; là est l'empreinte de l'orgueilleux Nabuchodonosor. Les Chaldéens fameux par leur science astronomique, les Lydiens aux richesses fabuleuses, le peuple d'Assur, le grand Cyrus et les rois des rois, y ont apparu tour à tour dans leur voluptueuse magnificence. Puis les lieutenans d'Alexandre y implantèrent les merveilles d'Athènes et de Corinthe; et les califes successeurs de Mahomet y cultivèrent les sciences et les arts.C'est de là que partirent les Phéniciens pour leurs expéditions aventureuses; c'est de là que de florissantes colonies vinrent peupler le littoral de la Méditerranée. Et tout cela n'est plus. De tous ces trônes et de toutes ces domina tions il ne reste que poussière, et cette poussière n'apas fécon

dé le sol. Cette terre dont les délices avaient attiré successivement tous les peuples, sur laquelle les Celtes grossiers et les non moins grossiers fils d'Othman étaient accourus s'abreuver de jouissances, est aujourd'hui flétrie. Il semble que, comme la Baïes des Césars, elle ait dû expier par sa ruine les débauches dont elle fut souillée en des jours de dissolution. Aujourd'hui les villes y sont disséminées, les populations rares; l'Euphrate et le Tigre y coulent au milieu de décombres et de champs sans culture. La configuration de cette contrée permettrait d'y tracer un long chemin de fer qui se relierait au système que nous avons conduit jusqu'à Constantinople. Vis-à-vis la capitale des sultans, sur le Bosphore , est Scutari , l'ancienne Chrysopolis, la ville d'or, car tout était d'or sur cette terre privilégiée. Ce chemin de fer, partant de Scutari, irait chercher l'Euphrate en remontant vers la mer Noire, traverserait sur la trace de ce beau fleuve les défilés du Taurus, entrerait ainsi dans la vaste pleine de la Mésopotamie, et arriverait aisément au golfe Persique par Bagdad et Bassora. Divers embranchemens y rattacheraient l'un Erzeroum et Trébisonde à l'extrémité orientale de la mer Noire; un autre Alep, la vallée de l'Oronte, le bassin du lac Asphaltide et le Caire en Egypte; un troisième pour rait probablement pénétrer jusqu'à Smyrne; un autre enfin, conduit par Téhéran et Recht, unirait le golfe Persique et la mer Caspienne par leurs points les plus rapprochés.

Concevons maintenant qu'on poursuive un pareil système de travaux sur la côte d'Afrique, tout le long des- régences barbaresques, jusqu'à Ceuta, vis-à-vis Gibraltar, qu'on trace par exemple, un chemin de fer depuis l'ile d'Eléphantine jusqu'à Alexandrie, et que par des embran chemens on fasse communiquer les oasis d'Egypte avec la vallée du Nil; on aura ainsi tout autour de la Méditerranée un premier réseau sur lequel on brodera des réseaux secondaires, de manière surtout à faire converger les communi cations vers les ports qui serviront de centre à chaque bassin. Concevons que, poussant devant soi la civilisation, l'Europe s'étende peu à peu sur l'Asie, par les Russes au nord, par les Anglais au midi, par la Turquie à l'ouest; supposons que, de leur côté, les Américains y affluent à l'est; imaginons que pour mettre en activité le double courant qui de l'Amérique et de l'Europe viendrait visiter la vieille Asie, l'on perce les deux isthmes de Suez et de Panama, et représentons-nous, s'il est possible, le ravissant tableau qu'offrirait bientôt l'ancien continent.

AUTRES TRAVAUX.

Et ce n'est pas tout. Concevons encore que les améliorations au régime des communications par eau marchent de front avec l'ouverture des chemins de fer, de sorte que tout puissant cours d'eau soit rendu navigable directement par des travaux opérés dans son lit ou indirectement par le creusement d'un canal latéral ; - Concevons que des milliers de bateaux à vapeur sillonnent la Méditerranée dans tous les sens, de Sébastopol à Gibraltar, de Carthagène à Smyrne, de Venise à Alexandrie; que d'autres remontent les grands fleuves qui l'alimentent, et parcourant ses rives dentelées fouillent tous les coins de l'Archipel grec, de l'Adriatique, de la mer Noire, de la Baltique, de la mer Caspienne et des golfes Arabique et Persique; Concevons que sur tout le territoire méditerranéen l'agriculture soit rendue florissante, et que, particulièrement à cet effet, les nombreux canaux d'irrigation et de desséchement qu'elle réclame soient ouverts sans plus de retard; que la richesse minérale soit exploitée conformément à un grand plan d'ensemble, que des fabriques de toute sorte façonnent les produits nécessaires au bien-être de l'homme. Supposons enfin un vaste système de banques qui ré pande un chyle salutaire dans toutes les veines de ce corps à la dévorante activité, aux articulations innombrables. Admettons pour un instant que cette création gigantesque soit entièrement réalisée demain, et demandons nous si, au milieu de tant de prospérité, il pourrait se trouver un cabinet qui, saisi d'une fièvre belliqueuse, songeât sérieusement à arracher les peuples à leur activité féconde, pour les lancer dans une carrière de sang et de destruction; si alors il existerait des capitalistes, qui, effrayés d'un avenir incertain, resserrassent leurs

capitaux, et des populations affamées qu'on pût décider à l'émeute.

FRAIS DE RÉALISATION.

Or tous les chemins de fer que je viens d'esquisser, en y comprenant une foule d'embranchemens que je n'ai pas indiqués, formeraient un développement d'environ 6,ooo myriamètres (15,ooo lieues de poste); et à raison de 75o,ooo francs le myriamètre à double voie, ils coûteraient en somme 4,5oo millions de francs. C'est à peu près ce qu'a emprunté la France depuis le commencement de sa révolution pour faire la guerre. Or si on allouait pareille somme à l'amélioration du régime des eaux navigables et à l'établissement de canaux d'irrigation ou de dessèchement dans toutes les contréesméditerranéennes ; - Pareille somme à l'établissement d'un système unitaire de banques qui fécondât l'industrie dans toutes ces contrées; Pareille somme enfin à la fondation d'un ensemble d'écoles, de gymnases, de musées, où toute la jeunesse recevrait, sans distinction de naissance, une éducation morale et professionnelle ; -

LA DÉPENSE TOTALE S'ÉLEVERAIT A DIX-HUIT MILLIARDS.

C'est à peu près ce que l'Angleterre a emprunté depuis soixante ans pour faire la guerre, Les puissances européennes ont en ce moment sous les armes trois millions d'hommes, dont l'entretien, avec celui des places fortes et du matériel de guerre, peut être évalué à 15,ooo millions de francs. Si pendant douze ans cette somme était appliquée à la réalisation du plan que nous venons d'esquisser (et certes il ne faudrait pas un moins long intervalle pour l'amener à complète réalisation), le monde aurait changé de face sans que les peuples eussent augmenté d'un centime leurs budgets. - Et si l'on tenait compte de la masse de produits que pourraient créer ces soldats, qui forment la partie la plus robuste et la plus alerte de la population, et qui retourneraient aux travaux industriels , si les gouvernemens abandonnaient le système d'observation armée dans lequel ils épuisent les nations, pour s'associer en confédération méditerranéenne; si l'on tenait compte de l'immense développement que prendrait l'industrie le jour même où un congrès aurait posé les bases de cette confédération; de la sécurité qui, renaissant aussitôt, ranimerait le crédit éteint depuis juillet, et le porterait en peu d'instans à une hauteur inouïe, on concevrait sans peine qu'en supposant indispensable de demander à l'impôt pour les appliquer à l'oeuvre pacifique, les 1,5oo millions que dépense annuellement l'Europe pour entretenir ces 5 millions d'hommes dans une oisiveté fort active, la charge serait légère aux populations. Mais il est évident que, pour une destination aussi morale, aussi utile, aussi glorieuse que l'affermissement d'une paix éternelle et l'avénement politique de l'industrie rehaussée de cent coudées, les gouvernemens associés trouveraient à emprunter annuellement, aux conditions les plus avantageuses, une somme égale à ces 1,5oo millions, et une somme double s'il le fallait. Je suis convaincu que si on évaluait la dépréciation qu'a subie la richesse du monde depuis les événemens de juillet, le chiffre de cette dépréciation s'éleverait au moins aux deux tiers de la somme totale de 18 milliards qu'exigerait l'exécution entière de notre plan. Tel est le système politique que nous proposons à tous les hommes qui sont préoccupés de la crise européenne, aux méditations des diplomates et des gouvernans. Quelle que soit la bannière qu'ils aient suivie jusqu'à ce jour, quel que soit le principe qu'ils aient représenté dans les divisions du monde, ils trouveront satisfaction à leurs voeux dans la mise en pratique de notre plan. Tous y trouveront la fin de leurs tâtonnemens et des incertitudes qui depuis dix-huit mois tiennent un congrès assemblé pour ne rien conclure. Dans une oeuvre pareille il y a place pour tous les hommes de capacités, que leur chimère ait été le républicanisme ou l'absolutisme ou le juste-milieu; pour M. de Metternich comme pour lord Grey, pour M. Périer comme pour M. De Nesselrode, pour M. de Chateaubriand comme pour lord Wellington. Et voilà précisément pourquoi l'adoption de ce système sera la consécration de la paix du monde. Il y a place dans cette oeuvre pour les

savans dont les lumières ont à éclairer le plan et dont les méditations en prépareront la réalisation et la rendront plus facile. Il y a place pour les hommes d'art de tous les pays, pour les ingénieurs qui en Angleterre et sur le continent ont recueilli et fait fructifier l'héritage des Riquet et des Watt. Il y a place pour les industriels aux mains desquels la nature verse ses produits, et qui les métamorphosent en cent façons pour l'embellissement de l'humanité, et du globe qu'elle habite. Il y a place pour les commerçans infatigables qui d'un pôle à l'autre vont chercher ces produits; place de plus en plus large, de plus en plus commode pour le pauvre · peuple des ateliers et des campagnes; place, et sur les premiers rangs, pour les banquiers dispensateurs du crédit, dépositaires de la richesse des individus et des états. Il y a place en vue de tous, place entourée d'or et de pourpre; place ornée de guirlandes de fleurs pour les poètes, pour les hommes d'inspiration qui jusqu'ici, ne trouvant de grand dans la société que la guerre, ont chanté la guerre et ses scènes de deuil, et qui maintenant ont à chanter l'épithalame de l'Orient et de l'Occident. A leurs voix, que l'Italie et l'Espagne secouent leur léthargie; que les villes de la Grèce et de l'Asie sortent de leur sépulcre. Nouveaux Amphions, qu'ils donnent naissance à de riches cités là où tant de grandes nations sont ensevelies pêle-mêle. Tyrthées pacifiques, qu'ils prêchent de pacifiques levées qui reportent le dépôt de la civilisation aux terres d'où l'Europe l'avait reçue; qu'ils aillent à la tête des peuples enrégimentés en travailleurs, sur les bords du Tage ou de l'Ilissus, aux ruines de Palmyre ou dans la plaine des Pyramides, faire un de ces pélerinages dont l'idée est si souvent venue, dans leurs rêveries, caresser mollement leur imagination vagabonde, alors qu'ils aimaient à égarer leur pensée, afin de la délasser du prosaïque spectacle des sociétés modernes, pouries d'égoïsme, abîmées de décrépitude. Tel est notre plan politique. Combiné avec l'oeuvre morale conçue par notre PÈRE SUPRÊME, dont il est la traduction matérielle, il doit assurer un jour le triomphe de notre foi.