



POR UMA SOCIONOMIA OITOCENTISTA: PENSAMENTO, VIDA E AÇÃO DE ANDRÉ REBOUÇAS, SÉCULO XIX

Antônio Carlos Higinio da Silva¹

Resumo: A construção do espaço urbano ao final do Segundo Reinado enquanto um lugar de convivência impunha-se como um desafio que não se restringia a sua materialidade, mas incluía seus aspectos políticos, sociais e econômicos suscitando intensas disputas entre os contendores. Logo, adotamos como eixo de análise deste recorte espaço-temporal as vivências de André Rebouças entendido como um dos concorrentes a conformação deste espaço. Seus registros apresentam uma postura propositiva que toma como ponto de partida a construção de instrumentos materiais que viabilizem esse lugar de convivência. Todavia identificamos que ao longo destes mesmos registros houve uma ressignificação na forma como tais instrumentos materiais deveriam ser apropriados e disponibilizados. Sendo assim, nos propomos analisar o transcurso destas mudanças de engajamento em favor de uma engenharia social mais ampla.

Palavras-chave: urbanização; socionomia; emancipação; concessão privada; rebouças.

FOR A SOCIONOMY IN THE 19TH CENTURY: THOUGHT, LIFE AND ACTION OF ANDRÉ REBOUÇAS

Abstract: The construction of urban space at the end of the Second Kingdom as a place of coexistence was a challenge that was not restricted to its materiality, but included its political, social and economic aspects, provoking intense disputes among the contenders. Therefore, we adopt as axis of analysis of this space-time clipping the experiences of André Rebouças understood as one of the competitors the conformation of this space. Their records present a propositional stance that takes as a starting point the construction of material instruments that enable this place of coexistence. However, we have identified that along these same records there has been a re-signification in the way in which such material instruments should be appropriated and made available. Thus, we propose to analyze the course of these changes of engagement in favor of a wider social engineering.

Key-words: urbanization; socionomia; emancipation; private concession; rebouças.

POUR UNE SOCIONOMIE AU XIX SIECLE: PENSÉE, VIE ET ACTION D'ANDRÉ REBOUÇAS

Resumé. La construction de l'espace urbain à la fin du Second Royaume en tant que lieu de coexistence était un défi qui ne se limitait pas à sa matérialité, mais incluait ses aspects politiques, sociaux et économiques, provoquant d'intenses querelles parmi les prétendants. Par conséquent, nous adoptons comme axe d'analyse de cette coupure spatio-temporelle les expériences d'André Rebouças compris comme l'un des concurrents la conformation de cet espace. Leurs documents présentent une position propositionnelle qui prend comme point de

¹ Possui Graduação e Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2005) e Mestrado em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2009). Desenvolve atualmente pesquisa de doutorado acerca dos seguintes temas: Processo de modernização do Estado brasileiro na capital federal no século XIX. A investigação de tal tema procura lançar luz no seguintes aspectos: surgimento de corporações e de distribuição de concessões de serviço público, controle e distribuição de novas tecnologias no Brasil Imperial. *E-mail:* higinioalleluia@yahoo.com.br



départ la construction d'instruments matériels permettant ce lieu de coexistence. Cependant, nous avons constaté que, dans ces mêmes documents, il y avait une nouvelle signification dans la façon dont de tels instruments matériels devraient être appropriés et mis à disposition. Ainsi, nous proposons d'analyser le cours de ces changements d'engagement en faveur d'une ingénierie sociale plus large.

Mots-clés: urbanisation; socionomia; emancipation; concession privée; rebouças.

POR UNA SOCIONOMÍA EN EL SIGLO XIX: PENSAMIENTO, VIDA Y ACCIÓN DE ANDRÉ REBOUÇAS

Resumen: La construcción del espacio urbano al final del Segundo Reinado COMO un lugar de convivencia se imponía como un desafío que no se restringía a su materialidad, sino que incluía sus aspectos políticos, sociales y económicos estimulante de intensas disputas entre los contendientes. Luego, adoptamos como eje de análisis de este recorte espacio-temporal las vivencias de André Rebouças entendido como uno de los competidores a la conformación de este espacio. Sus registros presentan una postura propositiva que toma como punto de partida la construcción de instrumentos materiales que viabilicen ese lugar de convivencia. Sin embargo, identificamos que a lo largo de estos mismos registros hubo una resignificación en la forma como tales instrumentos materiales debían ser apropiados y puestos a disposición. Siendo así, nos proponemos analizar el transcurso de estos cambios de compromiso en favor de una ingeniería social más amplia.

Palabras-clave: urbanización; socionomy; emancipación; concesión privada; rebouças.

INTRODUÇÃO

A construção do espaço urbano ao final do Segundo Reinado enquanto um lugar de convivência impunha-se como um desafio que não se restringia a sua materialidade, mas também aos seus aspectos políticos, sociais e econômicos suscitando intensas disputas entre os contendores. Logo, adotamos como eixo de análise deste recorte espaço-temporal as vivências de André Pinto Rebouças entendido como um dos concorrentes a conformação deste espaço. Seus registros apresentam uma postura propositiva que toma como ponto de partida a construção de instrumentos materiais que viabilizem esse lugar de convivência. Todavia identificamos que ao longo destes mesmos registros houve uma resignificação na forma como tais instrumentos materiais deveriam ser apropriados e disponibilizados. Sendo assim, nos propormos analisar o transcurso destas mudanças de seu engajamento em favor de uma engenharia social mais ampla.

Não temos o objetivo de forjar uma narrativa heroica e nem tornar os seus registros uma verdade *a priori*. Utilizamos parte de sua biografia e memória para



referenciar parte da história do Brasil na segunda metade do século XIX cientes de que nesta pesquisa ainda em andamento teremos lacunas que nos permitirão apenas fazer apontamentos. No entanto, pensamos ser possível relacionar parte de sua vida a um contexto de intensas transformações no cenário brasileiro. Pois neste período para além das disputas internas também havia pressões externas atinentes aos itens de uma agenda modernizante centrada nas transformações que ocorreram na Europa nos séculos XVIII e XIX. Dentre tais itens podemos citar a lei Eusébio de Queiroz de 1850, a lei do Ventre Livre e a Lei Áurea, assim como, as diversas concessões de serviços públicos que foram realizadas neste período como a construção de ferrovias e portos entre outras coisas.

Por conseguinte, a cidade do Rio de Janeiro que era a capital monárquica tornou-se palco de intensas disputas acerca de ideais de urbanização. Mas este não é um processo que se restringe ao campo das ideias, na verdade, ao menor esforço investigativo é fácil encontrar contradições, paradoxos e resistências diante das pretensas transformações. A dupla promulgação da lei que extinguiu o tráfico de africanos primeiramente em 1831 e depois em 1850; ou a paradoxal Lei do Ventre Livre que libertou os ingênuos, mas os manteve sob a tutela dos proprietários de seus pais podem ser apontados como bons exemplos para estas circunstâncias.

Já no campo das concessões, lugar de intensa atividade de Rebouças, podemos citar a incompleta tentativa de implementar um sistema de docas nos moldes inglês por meio de companhia privada. Esse esforço se deparou com a dificuldade de extinguir o uso de mão de obra escrava ao ganho no porto, com a impossibilidade de estabelecer um sistema de proteção para os trabalhadores da zona portuária e com o híbrido exercício de atividades complementares² neste empenho de urbanização.

É a partir desta conjuntura que gostaríamos de lançar luz sobre o processo de emancipação da mão de obra escrava e de instauração de concessões privadas que foram protagonizados ou mesmo influenciados pelo militar, engenheiro, empresário, professor, jornalista e abolicionistas afrodescendente André Pinto Rebouças. Entendemos que o protagonismo que ele desempenhou em suas relações sociais nos fornece um excelente eixo para construir uma análise dos últimos anos do Segundo Reinado na capital

² O que chamamos de atividades complementares neste caso refere-se ao que hoje entendemos separadamente como atividades públicas e privadas, entretanto, no período estudado tal divisão era inexistente.



federal. Suas memórias e relatos biográficos podem contribuir muito na elucidação das disputas acerca do sentido da construção do espaço urbano por meio do suporte de recursos tecnológicos, de um ideário liberal e, posteriormente, de sua *Socionomia*³ os quais deveriam fazer da cidade um lugar para todos.

A FORMAÇÃO

A engenharia exercida no Brasil durante os anos de estudos de André Rebouças e seu irmão, Antonio Rebouças, ainda era uma atividade que carecia de reconhecimento e por vezes os profissionais brasileiros eram preteridos pelos estrangeiros. A formação deste tipo de mão de obra ocorria na Marinha e no Exército e era complementada com estudos na Europa. Os Rebouças pretendiam realizar sua formação na Marinha, mas não houve concurso externo naquele ano.

Assim sendo, os Rebouças iniciaram sua formação no Exército, na Escola Militar do Largo do São Francisco, e concluíram seus estudos com excelente desempenho. Normalmente, os alunos que obtinham os melhores índices eram agraciados com uma espécie de bolsa de estudos na Europa. No entanto, esta praxe não se realizou no final do ano de 1860 e por conta do “prejuízo da cor” (Veríssimo, 1939, pg 8). Todavia isso não impediu que os irmãos fossem realizar os seus estudos, pois seu pai, o Conselheiro Antonio Rebouças, arcou com os custos de formação complementar de seus filhos. É importante frisar que estes custos representaram grande sacrifício para a família Rebouças e não os realizar certamente os excluiria dos seus ambiciosos planos empresarias.

Desta maneira partiram para a Europa e André Rebouças se especializou em obras hidráulicas. A construção de docas, até então inexistente no Brasil, se tornou sua principal especialidade e em 1862 publicou junto com seu irmão um artigo no Correio Mercantil intitulado *Estudos sobre Portos de Mar*. Este foi o marco inicial de seus estudos comparativos entre os principais portos europeus que serviram de modelo para a construção dos seus ousados projetos de docas para o Brasil.

³ Socionomia é termo utilizado por Rebouças para definir seu entendimento acerca da possibilidade da existência de uma ciência reguladora das ações sociais equipada à física newtoniana. Ele acreditava que assim como a física, as relações sociais seriam em breve determinadas por lei.



PRIMEIRAS ATIVIDADES

Ao retornar para a sua terra natal em 1862 possuía inúmeros planos de portos e companhias. Mas vivenciou uma realidade aquém de suas expectativas, pois embora tivesse conhecimento, não tinha dinheiro para implementar seus planos. Nesta época, ainda era engenheiro militar pelo Exército. O então tenente André Pinto Rebouças buscou apresentar seus arrojados projetos e estudos, contudo a Questão Christie e a ruptura de relações com a Inglaterra eram o foco principal do governo monárquico. A possibilidade de um confronto com a Marinha inglesa levou o governo brasileiro a iniciar inspeções e manutenções em suas fortificações no litoral brasileiro. Essa ocasião o levou a sua primeira atuação como engenheiro.

O Paiol da pólvora do Forte de Santa Cruz na ilha de Anhatomirim na baía norte da ilha de Santa Catarina, hoje Florianópolis, necessitava de restauração e o tenente engenheiro André Rebouças foi enviado para inspecionar e recuperar suas condições de armazenamento no ano de 1863. No entanto, aquele pequeno paiol restaurado com esmero e que resiste até os dias atuais no Forte de Santa Cruz não representava nem de longe seus audaciosos planos portuários. Por conseguinte, solicitou a seu pai que intercedesse a fim de que voltasse para o Rio de Janeiro.

Ao retornar em janeiro de 1864 reiniciou suas tentativas de apresentar seus projetos. Mas somente em maio daquele mesmo ano o maranhense, senador e ex-ministro da Marinha Pedro Dias Vieira o convidou para projetar o porto do Maranhão. Em sua viagem para o norte ao passar pela capital de Pernambuco registrou o atraso da educação pública e o espírito ultramontano que dominava a Escola de Direito. Em seu destino realizou propaganda, projetou e solicitou petições ao governo para organizar companhias gestoras de capital privado nos portos do Maranhão e de Cabedelo na Paraíba (Veríssimo, 1939, pg 14). Mas nenhum desses portos transformou-se em realidade, pois além da ausência de recursos para estes planejamentos este tipo de iniciativa despertava animosidades das autoridades locais.

A GUERRA DO PARAGUAI



Ao fim deste ano sem conseguir implementar quaisquer de seus projetos, sem dinheiro e com muitos anseios adotou uma nova estratégia diretamente relacionada a mudança de cenário na América do Sul. Destarte, voluntariou-se para a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai como tenente de engenharia. Este episódio de sua vida foi registrado em seu diário com muita minuciosidade apresentando-nos peculiaridades de sua vivência com aqueles que seriam urdidos como figuras emblemáticas da história militar do Brasil e da Argentina.

Sua colaboração neste confronto poderia parecer insignificante se considerássemos apenas que o tempo de sua participação foi curto devido a uma pneumonia e uma recidiva de varíola. Mas seus posicionamentos durante o conflito nos fazem avaliar que seria justo ao menos dedicar alguns parágrafos a este episódio em sua vida na conjuntura brasileira.

Embora militar e voluntário ao combate, sua consciência antibélica o tornara um severo crítico das ações adotadas no teatro de operações. Seu olhar de engenheiro o fez tratar com Caxias, mesmo antes de embarcar para o sul, a melhor maneira de invadir o Paraguai pelo Paraná condenando assim os planos que enviavam os militares para o Rio Grande do Sul. Ao chegar no campo de batalha reprovou o uso de baionetas no lugar de pás como material de sapa e as insalubres condições do hospital de campanha. E, certamente, sua maior preocupação se estabeleceu durante a retomada de Uruguaiana frente as combalidas forças paraguaias. Pois, segundo ele, Mitre tinha por objetivo não somente vencer os paraguaios, mas também destruir a cidade de Uruguaiana que era forte concorrente comercial da cidade argentina de Corrientes.

De fato, seus registros biográficos podem ser considerados a construção de uma memória a *posteriori* que tinha por objetivo apresentar um Rebouças influente, perspicaz e sensível a questões humanas. Ainda assim, é relevante a maneira com que idealizou sua relação com Duque de Caxias, Bartolomeu Mitre e com a própria tropa. Se assim se processaram suas intervenções, é notável perceber que sua condição de tenente parece não o ter impedido de atuar principalmente em questões que sacrificavam a tropa ou a população brasileira que vivia na fronteira de guerra.

O EMPRESÁRIO: DOCAS DA ALFANDEGA

A partir de seu retorno ao Brasil em 1866 após recuperar-se de sua enfermidade abandonou a vida militar para, enfim, assumir pela primeira vez o posto de gerente das obras realizadas pela monarquia no Rio de Janeiro substituindo o engenheiro Charles Neate. Foi a partir deste momento que se tornou possível uma inédita e por isso sempre combatida reformulação dos serviços portuários brasileiros. Teoricamente seria o momento de articular o tripé do processo de modernização portuária brasileira: tecnologia, associacionismo e liberalismo econômico. O palco em questão seria a Doca da Alfandega, atual Praça XV que por meio de recursos do governo monárquico já estendia sua construção por quase 14 anos quando ele assumiu a gerência das obras.

Seus estudos sobre obras hidráulicas e gestão de portos realizados na Europa entre 1861 e 1862 serviram como referência para perceber que aquilo que encontrou na Doca da Alfandega não atendia ao novo padrão de serviço portuário. Não havia como atender os navios à vapor de grande calado os quais não conseguiam atracar nos portos da Alfandega e que gradativamente aumentavam nas atividades transatlânticas. As docas eram pequenas e continham sérias restrições técnicas a sua ampliação e por isso saveiros e alvarengas eram necessários para transportar mercadorias e pessoas dos grandes navios até as docas e vice-versa. E a exclusiva dependência do recurso do governo monárquico para a construção das docas estendeu demasiadamente a duração das obras que haviam se iniciado em 1852 e ainda não estavam terminadas quando no início de sua gestão.

Seu entendimento dessas limitações estava acompanhado de soluções que 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 alfandega, custeava a capatazia sem realizar a arrecadação. Outro efeito colateral dessa forma de operação do porto do Rio era o elevado custo dos serviços realizados pelos saveiros e alvarengas que recaíam sobre a Companhias de Navegação tornando este porto caro e ineficiente (Rebouças, 1970, pg 5).



Sendo assim, uma nova lei para as docas foi proposta em 1867 e promulgada em 1869 a fim de permitir a taxaço 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 partir daí, nasceu a primeira companhia gestora de porto anunciada no Jornal do Commercio em janeiro de 1870, a Companhia das Docas da Alfândega.

A nova lei de 1869 que alterou o Regulamento das Alfandegas e Mesas de Renda de 1860 deveria ter sido o estopim que iniciaria uma revolução nos portos brasileiros. Ao menos inicialmente ela representou a possibilidade de implementação do sistema de docas no Brasil e por isso o ano de 1870 foi um ano intenso e de grandes possibilidades para Rebouças. Em janeiro, ele constituiu a companhia privada das Docas da Alfândega alterando a concepção de funcionamento portuário e em março recebeu o direito de concessão de seu próprio projeto de docas no bairro da Saúde e da Gamboa no Rio de Janeiro, as Docas Dom Pedro II.

Em meio a organização dessas duas companhias, em agosto, ele e seu irmão Antonio, trabalharam gratuitamente na Comissão Especial que procurava resolver um sério problema de seca no Rio de Janeiro. Em dois meses eles abasteceram com mais de cinco milhões de litros de água os chafarizes públicos da cidade. No entanto, o fim da gestão do gabinete ministerial do Visconde de Itaboraí foi determinante para evitar que esse empreendimento se tornasse uma companhia privada que pretendia levar água a casa das pessoas mais pobres por uma módica quantia.

No entanto, não demorou para que os diversos atores presentes no cenário dessas mudanças se manifestassem contra essas intervenções. Donos de saveiros e alvarengas, proprietários de escravos, proprietários de terrenos nas áreas que sofreram intervenção da Comissão Especial contra a seca, comerciantes, deputados pernambucanos que se sentiram prejudicados pela lei de 1869 buscaram impedir essas transformações.

A Marquesa de Olinda escreveu ao pai de 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”. (FLORA e VERISSIMO, 1938:138). Proprietários de certos terrenos e certas águas, entre eles o Conde de Bomfim, opuseram-se as medidas tomadas pela Comissão Especial contra a seca que

ocupavam suas propriedades. Já os comerciantes, dez meses após o início do funcionamento da companhia da Alfândega, se reuniram em praça pública e designaram uma comissão para colher informações sobre inconvenientes e vexames ocasionados pela cobrança de tarifa. Em meio a essas reações ocorriam muitas publicações anônimas nos jornais que procuravam desacreditar a competência dos Rebouças, assim como, atingi-los com textos de cunho racista.

Esses foram apenas os primeiros reveses dos projetos de modernização portuária brasileira. A construção e a constituição da Companhia das Docas Dom Pedro II proporcionariam ainda mais episódios de disputa acerca do entendimento do uso do espaço portuário.

O EMPRESÁRIO: DOCAS DOM PEDRO II

Nos dias de hoje ainda é possível visitar o armazém que restou das Docas Dom Pedro II no bairro da Saúde e em um primeiro momento podemos pensar que este projeto se restringiu a esta localidade. Todavia sabe-se que o projeto abrangia os bairros da Saúde e da Gamboa a partir do seu decreto de concessão⁴. Contudo o planejamento não se implementou integralmente e a doca não atingiu o tamanho desejado. Essa redução no plano original se deveu a articulação entre autoridade do governo monárquico e proprietários de terrenos/imóveis daquela localidade que não aceitaram a proposta inicial que previa a construção de um muro de 2,5 m de altura que separaria seus estabelecimentos do acesso à baía. Devido a isso a companhia foi acusada de monopólio nas páginas do Jornal do Commercio por impedir o funcionamento dos estabelecimentos ou pelas desapropriações que faria.

No dia da inauguração das obras da DDPII o Largo da Imperatriz estava todo enfeitado, a Princesa Isabel fazia sua primeira aparição pública como Regente Imperial, havia um palanque onde fora realizado um discurso inaugural para a obra e um malhete de ouro foi entregue ao Conde d'Eu pelo engenheiro André Rebouças. No entanto, este contexto cerimonial festivo foi interrompido pela entrega de um embargo à obra pela Câmara Municipal. Ainda assim, o ritual inaugural da obra foi concluído, porém os serviços não tiveram continuidade.

⁴ Decreto 4492 de 30 de março de 1870.



O decreto nº 4492 que autorizou a concessão da DDPII; o decreto nº 4542 que alterou o 18º item do decreto 4492 e inseriu o fundo de amortização da companhia como parte de dedução do preço de resgate caso o governo assim procedesse e o decreto nº 4665 que tornou os diques de reparação Edwin Clark uma concessão à parte antes mesmo de assentar seu primeiro tijolo infringiram significativas alterações que resumidamente podem ser assim enumeradas:

1. A perda do serviço ferroviário que interligaria a DDPII a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII) / (primeiro item da décima cláusula do Decreto nº 4492 de concessão da companhia);
2. A redução do preço de resgate da companhia (decreto nº 4542);
3. A constituição em separado da concessão dos diques de reparação de Edwin Clark (decreto nº 4665);
4. A criação da rua Coelho de Castro alterando a planta original do projeto (decreto nº 4783) e
5. A perda do Largo da Imperatriz após o embargo realizado pela Câmara Municipal em 1871.

Dentre todos os itens acima citados o inoportuno embargo e a conseqüente perda do Largo da Imperatriz podem ter sido determinantes para a vida tão curta da DDPII neste intenso campo de batalha pelo espaço. O uso do Largo da Imperatriz era uma questão primordial no projeto original, pois neste local se instalaria o Armazém Central da DDPII que remeteria os demais estabelecimentos da rua da Saúde a um significativo isolamento das atividades comerciais.

Os planos idealizados para a DDPII precisavam ser reconfigurados quando enfim deu-se autorização, em 27 novembro de 1871, para iniciar as obras após o embargo que ocorreu no dia da inauguração. Essa intervenção da Câmara Municipal retirando o Largo da Imperatriz da DDPII foi acompanhada de uma autorização para criar, em área de aterro, um espaço proporcional ao que foi perdido. Nesse lugar se instalou o Armazém nº 5 e a rua Coelho de Castro.

Porém 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: as Docas da Alfândega.



Neste momento um clima de rivalidade nasceu entre as duas únicas companhias portuárias brasileiras. Entre seus rivais estavam os próprios acionistas da DDPII que em outras ocasiões foram seus adversários, como por exemplo: Mariano Procópio no caso da Empresa Metropolitana e o Conde de Bomfim na ocasião do encanamento do Rio Trapicheiro durante a seca.

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* essa viagem é descrita como uma missão a serviço da companhia, mas na compilação de seu diário⁵ a descrição desse evento foi atribuída a intenção de evitar o constrangimento das negociações da proposta de fusão entre as Companhias das Docas D. Pedro II e da Alfandega.

Ao embarcar para Lisboa, em 23 de agosto de 1872, sua proposta de doca estava 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 disputa pelo espaço e pela gestão da zona portuária se estabeleceu como um grande desafio no equilíbrio de forças antagônicas urbanas durante o governo imperial. E a ideia de gerir este lugar estava primeiramente atrelada a noção de propriedade remetendo o conceito de concessão a uma segunda instância. Todos os atores envolvidos nesta disputa procuravam defender seus interesses e possuíam a consciência de que suas ações não podiam se restringir aos protocolares projetos, petições, inspeções, trâmites impessoais ante a burocracia monárquica e as relações nobiliárquicas. Mesmo Rebouças que não possuía dotes ou títulos de nobreza conhecia o ambiente em que estava inserido e ao solicitar a concessão das docas que pretendia instalar nos bairros da Saúde e da Gamboa procurou dar-lhe o nome de Dom Pedro II a fim de influenciar o imperador. Fato este que gerou animosidades entre o Ministro Zacarias de Gois e ele. Todavia essas disputas também se utilizaram das páginas dos jornais onde anônimos e escandalosos

⁵ Veríssimo, Ignácio José. *André Rebouças através de sua auto-biografia*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1939, pg 87 e 161



pedidos de intervenções foram realizados à regente imperial a fim de impedir a continuidade das obras da companhia. Dessa mesma maneira foram feitos elogios ao embargo realizado pela Câmara Municipal.

Sempre havia, paradoxalmente, um caráter íntimo, privado e egocêntrico nessas atividades de natureza coletiva. Ao cruzar informações de dados biográficos, memórias, mapas, jornais encontramos os nomes de personagens que acabavam por atuar em campos que ainda se encontravam indistintos. Percebemos que não havia uma nítida separação entre as atividades que hoje identificamos como pública e privada e que acabavam sendo agravadas pela existência de um ambiente restrito a determinados grupos ou pessoas detentoras dos mecanismos que decidiam os rumos do processo de urbanização da cidade. Sendo assim, o associacionismo que entendemos como um dos pilares do tripé acima citado nesta modernização assume peculiaridades que requer um aprofundamento ainda em curso em nossa investigação. No entanto, devemos citar alguns exemplos para ilustrar tais peculiaridades.

Vejamos o caso de José Machado Coelho de Castro que era o principal acionista da DDPII e não à toa foi homenageado com a Rua Coelho e Castro a qual substituiu um muro de 2,5m no projeto original das docas. No entanto, o mais interessante é observar que ele era o Inspetor da Alfandega durante o trâmite da petição que solicitava a concessão das docas e que deu seu aval enquanto técnico ao projeto. Já no período de construção das docas ele se encontrava como integrante da direção da companhia e era diretor do Banco do Brasil.

Um outro bom exemplo trata-se do engenheiro Mariano Procópio, cunhado de Coelho de Castro, acionista das duas companhias de docas, Alfândega e DDPII. Ele tinha por objetivo aprovar uma concessão para seu projeto da Empresa Metropolitana que ligaria as docas a Estrada de Ferro Dom Pedro II. Este foi um dos ingredientes da rivalidade entre as companhias dos portos como já mencionamos. Este último fato o colocou em direta oposição a parte do projeto da DDPII que também desejava esta concessão. Mariano Procópio liderou vendas de ações em massa da DDPII para afugentar os possíveis investidores e os já estabelecidos acionistas (Veríssimo, 1939, pg 84), entre estes últimos: o Conde de Bomfim, seu filho o Barão de Mesquita e o Conde de Tocantins irmão do Duque de Caxias. Vale lembrar que o Conde de Bomfim era um dos homens mais ricos do Rio de Janeiro e que Rebouças havia tido problemas com ele



em 1870 por fazer parte da Comissão Especial contra a seca. Quanto ao Conde de Tocantins e ao Barão de Mesquita, ambos foram Presidente do Banco do Brasil, da Associação Comercial do Rio de Janeiro e da Caixa de Amortização.

Destarte, entendemos que uma espécie de associacionismo à brasileira reunia pessoas para exercer atividades que nasceram para ser realizadas por companhias privadas, mas em um ambiente onde tais funções ainda não possuíam distinção no cenário brasileiro gerando enormes conflitos. É possível que o recente exercício do poder regencial nos anos 30 do século XIX tenha certa influência sobre este aspecto se considerarmos, por exemplo, que o pai do Conde de Tocantins, Francisco de Lima e Silva, foi um dos regentes durante as Regências trina provisória e permanente. E de alguma maneira quando a viúva do Marquês de Olinda solicitou a Antônio Rebouças que seu filho não retirasse os seis escravos dela das obras das Docas da Alfândega, isso provavelmente relacionava-se ao fato de que seu marido, Pedro de Araújo Lima, fora um regente imperial e acabara de exercer pela última vez o cargo de chefe do Gabinete de Ministros.

Temos claro que a conjectura levantada nos últimos parágrafos requer maior investigação e elas serão processada na pesquisa que realizamos, porém entendemos que tais apontamentos são relevantes para compreendermos a relação de forças presentes nesta modernização. Desta forma, concebemos que esse é o universo que aguardava Rebouças em 1873 quando retornou da Europa e dos Estados Unidos acreditando que a fusão já estaria resolvida. No entanto, deparou-se com a situação irresoluta e agravada pela possibilidade de arrendamento da DDPII pelo governo. Entre muitas dificuldades convenceu o chefe do Gabinete de Ministros, Barão de Rio Branco, a evitar a fusão das companhias e, enfim, conseguiu dar continuidade às obras até o final desta gestão. Não obstante, com a substituição de Rio Branco por Caxias, o Barão de Cotegipe assumiu o Ministério da Fazenda e permitiu a suspensão dos direitos de embarque de café pela companhia. Durante meses essa situação persistiu tornando insustentável essa condição. Em 1877 a DDPII foi arrendada pelo governo e uma concessão que deveria ter durado noventa anos não durou dez.

EMANCIPAÇÃO E ABOLICIONISMO

Paralela a esta vivência como gerente das companhias de docas, ele se organizou

para combater a escravidão no Brasil. Seu projeto, como já dissemos, previu a extinção do uso de mão de obra escrava na zona portuária. Entretanto, neste momento, seu combate afinava-se com as tímidas iniciativas emancipacionista que se preocupavam sobremaneira com a questão indenizatória. Em 1867 redigiu um projeto de lei criando taxas que serviriam de base a emancipação de escravos rurais e urbanos. Em 1868, manifestou-se publicamente na Sociedade Auxiliadora da Industria Nacional como uma abolicionista dedicado “à santa causa da Emancipação”. Não obstante, encontramos em seu diário, no dia 24 de junho de 1870, um registro que trata da libertação dos três últimos escravos de sua família (Flora e Veríssimo, 1938, pg 286). Ainda durante os anos 70 manteve-se em plena campanha pelas Emancipações e fez uso de seus recursos financeiros para a propaganda abolicionista. Dialogou com Itaboraí, Pimenta Bueno, Rio Branco, Conde d’Eu e colaborou junto com o Visconde de Cruzeiro na redação do texto da Lei do Ventre Livre (Veríssimo, 1939, pg 197).

Mas foi com o término de sua vivência empresarial decretada pela ratificação aos embargos de mercadorias a DDPII na gestão do Barão de Cotegipe que então mergulhou na campanha abolicionista de maneira radical. O início dos anos 80 ficou marcado pela morte de seu pai e pela parceria com Joaquim Nabuco na campanha abolicionista. Esses últimos eventos foram gradativamente transformando seu discurso nos jornais de uma perspectiva emancipatória para um posicionamento abolicionista desvinculado da questão indenizatória e voltado para constituição de meios para a inserção dos libertos. Tal transformação pode ser constatada nos escritos que deixou no Jornal do Commercio, na Gazeta da Tarde e no Novo Mundo, assim como, em sua participação em associações pela Abolição, como: a Sociedade Brasileira Contra a Escravidão, Associação Central Emancipadora, Centro Abolicionista da Escola Politécnica e a Sociedade Central de Imigração. A medida que as atividades abolicionistas se intensificavam os discursos se avolumavam e as posturas se fortaleciam. A partir de 1884 importantes acontecimentos reforçaram a luta abolicionista como a libertação realizada nas províncias do Amazonas, do Ceará e o município de Porto Alegre. Em 1º de abril de 1885 é a vez de Petrópolis e a Princesa Isabel promove uma festa pela libertação dos escravos. Fuga de escravos são estimuladas e favorecidas. A abolição era inevitável.



Mas os dois curtos artigos que decretaram o fim da escravidão também são o sinal do desamparo em que foi jogado a população de recém libertos a partir do 13 de maio. O pequeno texto não definiu qualquer política, estratégia ou amparo aos escravos. Diferente do *Ventre Livre* e do *Sexagenário* que definiram minuciosamente o fundo de emancipação e o cadastro dos escravos.

O período pós-abolição tornou-se assim uma grande preocupação para Rebouças, pois além de procurar preencher a lacuna deixada pelo silêncio da lei abolicionista também passou a enxergar a ameaça republicana entre os senhores de escravos revanchistas que exigiam indenização pela libertação dos escravos. Sendo assim, ocupou-se de diversas atividades que tinham por objetivo contrapor à reação republicana que “Ele se apercebe que de mistura com a Abolição os republicanos procuram derrubar o Trono e que eles não têm sinceridade nenhuma nesse movimento.” (Veríssimo, 1939, pg 205).

Procurou também proporcionar oportunidade aos libertos, entre as quais destacamos: a redação do Manifesto da Confederação Abolicionista, a tentativa de criação de uma Associação Territorial para divisão de fazendas hipotecadas, incremento de uma Democracia Rural e a criação do “Programa de Evolução depois do 13 de Maio”. Este último previa, entre outras coisas, educação e instrução para os libertos, facilitação da aquisição de propriedade de terras e sufrágio universal excluindo analfabeto e sentenciados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estamos falando de um Rebouças com 51 anos, em 1889, bem diferente do jovem que aos 28 anos iniciou sua vida empresarial nas Docas da Alfandega e que acreditava poder implementar uma série de projetos modernizante no Brasil. Os reverses da fase anterior parecem ter lhe exposto as limitações das possibilidades de inclusão dos libertos a partir dos mecanismos liberais. E os caronistas republicanos escravocratas podem ter influenciado na ampliação da percepção dele acerca dos limites da representatividade política, pois

“A geração atual viu todos os horrores da escravidão; os açoites e as mascaras de ferro; os troncos e as golilhas; o trafico de amas de leite e o mercadejar as



excitações eróticas das escravas”. “Não havia a 13 de Maio de 1888 um só republicano no Parlamento. Hoje raro é o Distrito Agrícola que não se prepara para mandar um “vingador”, “um indenizador”. (Veríssimo, 1939, pg 210)

Se os escravocratas puderam ser republicanos por uma questão de oportunidade, em contrapartida, Rebouças se engajava e avançava na luta abolicionista em direção a outras percepções de inclusão daqueles brasileiros que não tiveram qualquer planejamento de seu novo modo de vida após o 13 de maio.

O intelectual de outrora leitor de Quesnay, Turgot, Adam Smith e admirador de Benjamin Franklin; aderiu as percepções de Leon Tolstói, Jean Baptiste André Godin e indiretamente de Charles Fourier. Isso não fez de Rebouças um socialista, mas no movediço das representações institucionais brasileiras seu intento foi ampliar seu combate a escravidão e a miséria. Sendo assim, após a abolição defendeu a taxaço dos latifúndios, o cadastramento das terras brasileiras para acabar com os latifúndios improdutivos, distribuição de terra aos libertos e o não pagamento de indenizaço aos antigos proprietários de escravos. Seus planos também incluíam a escolarizaço dos filhos de ex-escravos, salário mínimo, participação nos lucros e taxaço de heranças.

O engenheiro que dedicou sua vida a inovaçoes como o uso de cimento Portland, de escafandro na inspeço de estacamentos na construço de molhes, na construço de torpedo para a Guerra do Paraguai, na adaptaço da ensecadeira das obras portuária para lhe dar mais eficiência; neste momento de sua vida dedicou-se a uma engenharia social que denominou Socionomia. Sua convicço era desvendar por meio desta nova ciência as leis morais que, enfim, estabeleceriam laços de justiça e equidade entre quaisquer pessoas.

Por último, as transformaçoes que se fizeram presentes na prática e no pensamento social de Rebouças nos deixam evidente que as fronteiras das representações político-institucionais eram mais fluídas do que se que se imaginava. Destarte, com o advento da república brasileira suas convicçoes o levaram ao autoexílio junto com a família imperial em 17 de novembro de 1889. Em seu julgamento não havia meios de continuar atuando junto ao novo poder estabelecido pelos caronistas republicanos. A história de vida de André Pinto Rebouças em solo brasileiro terminou junto com a período monárquico.



REFERÊNCIAS

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O Quinto século. André Rebouças e a Construção do Brasil*. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ-UCAM, 1998.

COULANGES, Numa-Denys Fustel de. *A Cidade Antiga*. Edameris. 1961.

FLORA, Ana e VERÍSSIMO, Ignácio José. *Diário e Notas Autobiográficas*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1938.

HOBBSAWM, Eric Jonh Ernest. *A Era das Revoluções*. Paz e Terra. 1977.

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.

PESSANHA, Andréa Santos. *Da Abolição da Escravatura à Abolição da Miséria: a vida e as idéias de André Rebouças*. Rio de Janeiro: Quartet, 2005.

SANTOS, Sydney M. G. dos. *André Rebouças e o seu tempo*. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional dos Editores de Livros, 1985.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *A História da Engenharia no Brasil*. Clavero, 1994.

TRINDADE, Alexandro Dantas. *André Rebouças: Da engenharia civil à engenharia social*. Campinas: UNICAMP, 2004.

VASCONCELOS, Barão e VASCONCELOS, Barão Smitnh de. *Archivo Nobiliarquico Brasileiro*. Laussane: Imprimerie la Concorde, 1918.

VERÍSSIMO, Ignácio José. *André Rebouças através de sua auto-biografia*. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1939.

Obras Raras

REBOUÇAS, André. *Melhoramento do Porto do Rio de Janeiro. Organização 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

_____. *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

Jornais e Revistas

Jornal do Commercio

Jornal do Commercio. 29 de setembro de 1871. Página 2.

Revista de Engenharia

Abolição da Miséria. 1888. Nº 194. Página 205

Library of Princeton University / Hathi Trust Digital Library

REBOUÇAS, André. *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

Coleção de Leis do Império do Brasil

Decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869.

Decreto 4774 de 23 de agosto de 1871.

Recebido em janeiro de 2018
Aprovado em março de 2018