



Revista Historiar

ISSN: 2176-3267

Vol. 10 | Nº. 18 | Jan./Jun. de 2018

**Antonio Carlos Higino da
Silva**

*Doutorando do Programa de Pós-
graduação em História Comparada
do Instituto de História da
Universidade Federal do Rio de
Janeiro.*

higinoalleluia@yahoo.com.br

EM TORNO DO “ELEMENTO SERVIL”: escravidão, associacionismo, trabalho compulsório e propriedade privada no Rio de Janeiro, 1860-1890.

RESUMO

Intensas transformações ocorridas durante o século XIX e caracterizadas pela expansão de processos políticos, econômicos e sociais em escala mundial demandam a compreensão de prováveis cruzamentos e conexões entre eles. Gostaríamos de analisar alguns aspectos do crescimento urbano mundial que a partir da segunda metade do século XIX se desenvolveram no Brasil referenciados pela expansão acima mencionada. Assim sendo, nos propomos levantar alguns fatos relacionados a ações de urbanização, como: concessões privadas, emancipação e abolicionismo a fim de avaliar o desempenho destas ações.

Palavras-chave: Associacionismo. Propriedade privada. Emancipação.

ABSTRACT

Intense transformations that occurred during the nineteenth century and characterized by the expansion of political, economic and social processes on a global scale demand the understanding of probable crosses and connections between them. We would like to analyze some aspects of world urban growth that since the second half of the 19th century have developed in Brazil, referenced by the aforementioned expansion. Thus, we propose to raise some facts related to urbanization actions, such as: private concessions, emancipation and abolitionism in order to evaluate the performance of these actions.

Keywords: Associationism. Private property. Emancipation.

Intensas transformações ocorridas durante o século XIX e caracterizadas pela expansão de processos políticos, econômicos e sociais em escala mundial¹ demandam a compreensão de prováveis cruzamentos e conexões entre eles. Dentre os quais gostaríamos de analisar alguns aspectos do crescimento urbano mundial que se desenvolveram também no Brasil a partir da segunda metade do século XIX referenciados pela expansão acima mencionada. Entendemos que não é possível debruçar sobre o imenso número de eventos urdidos historicamente neste recorte temporal. Assim sendo, nos propomos levantar alguns fatos relacionados a ações de urbanização que, possivelmente, se balizaram em ideais e pressupostos destes processos.

Partimos da hipótese que na capital monárquica brasileira dos anos 70 do século XIX até o final do reinado de Dom Pedro II alguns procedimentos foram fundamentais para a conformação deste espaço enquanto ambiente urbano. Tampouco, esta configuração se restringiu a uma mera adequação física. Ações adotadas com o objetivo de proporcionar a aquisição de recursos tecnológicos, a concessão e gestão desses mesmos recursos por meio de iniciativa privada, a gradativa emancipação de escravos e a abolição da escravidão se apresentaram como mecanismos de ressignificação dos vínculos políticos, sociais e econômicos no Brasil. Desta forma, nos propomos analisar essas ações a fim de investigar que tipo de reordenação do uso do espaço e das instâncias de poder se deu a partir desta ótica urbana no Rio de Janeiro. Para tal tomamos a concepção de associação de John Stuart Mill como um pressuposto referencial para compreender a relação entre associacionismo e propriedade:

“Todavia, a forma de associação que, se a humanidade continuar a se aperfeiçoar, como se espera, não é aquela que pode existir entre um capitalista, que funciona como chefe, e trabalhadores destituídos de voz na administração, mas sim a associação dos próprios trabalhadores entre si, em termos de igualdade, possuindo eles, coletivamente, a propriedade do capital com o qual operam, e trabalhando sob o comando de administradores eleitos e substituídos por eles mesmos. (MILL, 1983b: 266 apud OLIVEIRA e SCOLVILE, 2014: 87)

¹ Segundo Maria Alice Rezende de Carvalho em *O Quinto Século. André Rebouças e a construção do Brasil* há um divisor de águas entre a primeira e a segunda metade do século XIX que marca “o fim de uma história eminentemente européia e a emergência de uma história mundial, com a convocação das energias materiais e espirituais de civilizações até então autárquicas” (1998: 190).

A constituição de duas companhias privadas de docas (Alfândega e Dom Pedro II), a tentativa de estabelecer no ano de 1870 uma companhia de águas após uma grave seca no Rio de Janeiro e os debates acerca da promulgação da Lei do Ventre Livre são os eventos por nós selecionados a fim de identificar os elementos presentes neste processo. Enfim, cabendo-nos, conseqüentemente, averiguar vínculos urbanos entre as concessões privadas e a extinção do uso de mão de obra escrava durante o Segundo Reinado.

A primeira companhia privada de docas do Brasil foi a Docas da Alfandega² onde hoje se encontra a Praça XV de Novembro. Sua obra foi iniciada em 1852 por iniciativa do governo imperial e gerenciada pelo engenheiro Charles Neate. Entretanto esse projeto estendeu-se por um longo tempo e 14 anos depois ainda estava em fase de construção quando teve sua gerência substituída pelo engenheiro André Rebouças. Este último ao assumir o projeto apontou a necessidade de algumas mudanças na continuidade do empreendimento, pois em sua avaliação a 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 no porto. As docas eram pequenas e continham sérias restrições técnicas a sua ampliação e por isso saveiros e alvarengas eram necessários para levar e trazer mercadorias e pessoas dos grandes navios.

Um outro aspecto indicado como prejudicial que estendeu demasiadamente a duração das obras foi a exclusiva dependência do recurso do governo monárquico para a construção das docas.

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 fôrma 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 fôrma do presente regulamento.” (Rebouças, 1870: 5)

² Utilizaremos a sigla CDA para nos referimos a Companhia das Docas da Alfandega.

O artigo 697 do Regulamento da Alfandega de 1860 colocava a capatazia sob a responsabilidade do governo e 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 dos serviços realizados pelos saveiros e alvarengas que recaíam sobre as companhias de navegação tornando este porto caro e ineficiente.

Dizem Estevão Busk & C. negociantes desta praça e agentes da companhia Liverpool, Brazil & River Plate Steam Navigation, que soffrendo frequentemente *demoras inconvenientes 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 possível a estada e diminuição as despezas dos seus vapores neste porto sem detrimento e *antes com vantagem da fiscalização publica*, os supplicantes 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 supplicantes são agentes, ou antes as mercadorias, que tenham 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.” (Rebouças, 1870: 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 alfandega, custeava a capatazia sem realizar a arrecadação.

Sendo assim, uma nova lei foi promulgada em 1869³ 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

³ Decreto 1746 de 13 de outubro de 1869.

ano e em março de 1870 estava autorizada a concessão das Docas Dom Pedro II⁴ no bairro da Saúde e da Gamboa no Rio de Janeiro.

No entanto, tais mudanças não aconteceram de forma tranquila. Estas duas concessões traziam como marca de suas significativas transformações no uso do espaço portuário a introdução do Jetty Principle⁵ que extinguiria a utilização de saveiros e alvarengas, a desapropriação de imóveis e a extinção do uso de mão de obra escrava na zona portuária.

O serviço desenvolvido pelos saveiros e alvarengas atrelado ao crescente movimento de importação e exportação brasileiro davam aos responsáveis por essa atividade relevante representação aos mesmos no cenário comercial da capital monárquica. Segundo Ignácio José Veríssimo, deputados pernambucanos se sentiram prejudicados pela lei de 1869, assim como, os donos de saveiros de Recife e os Barões de Suassuna e Livramento.

Nivea Silva Vieira em excelente trabalho desenvolvido em sua tese de doutorado intitulada *A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto* discorre sobre as relações desenvolvidas por essa associação durante o processo de abertura da zona portuária à concessão privada de 1869 a 1934. Sua perspectiva de análise apresenta a ACRJ como um partido ampliado na defesa do interesse dos negociantes, entretanto, sua leitura aponta a presença de diversos setores do comércio compondo esta organização. Porém havia um setor hegemônico no comando que por vezes se colocava em disputa com outros setores. Em seu levantamento de dados a autora nos presenteia indicando parte de uma significativa rede de relações estabelecidas 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 podem auxiliar-nos no entendimento das relações estabelecidas entre as Companhias de Docas e seus potenciais seus adversários.

⁴ Utilizaremos a sigla DDPII para nos referimos a Companhia das Docas Dom Pedro II.

⁵ O Jetty Principle tratava-se de uma tecnologia inédita no uso de ponte perpendiculares ao cais que tinha por objetivo possibilitar a atracação de embarcações de grande calado. Sua inovação dava-se pela construção de tais pontes em madeira ou ferro. Essa aspecto rendeu grandes discussões nos jornais devido a questionável durabilidade deste material em água salgada.

A obra da doca da Alfandega foi marcada pelo episódio de desapropriação da sede da ACRJ dois meses antes da constituição da Companhia de Docas para a criação da Rua dos Mineiros. Apesar do revés sofrido a associação não se colocou no caminho do progresso das obras da Alfandega. Todavia requereu indenização pelas melhorias que havia realizado no terreno o qual havia sido concedido pelo governo imperial. 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 mesma ACRJ já se queixava a meses do funcionamento da Alfândega sob gestão do governo monárquico. Sendo assim, em 5 de agosto de 1869 nas dependências da associação de comercio 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: 4)

É preciso salientar que entre os acionistas da CDA estão José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho, Jerônimo José de Mesquita, Mariano Procópio, Conde S. Mamede, Conde de Estrela que eram à época presidente, ex-presidente, sócio, Diretor e suplente na ACRJ, respectivamente. Apesar da cúpula da associação ter apostado no modelo de concessão da Alfândega as restrições técnicas dessa doca permaneciam e geravam muitas queixas dos importadores e comerciantes da praça. Devido a isso uma das frações da ACRJ se organizou para se queixar do serviço prestado pela companhia recém-criada na assembleia geral solicitando que se autorizasse a liberdade de escolha dos importadores em relação aos trapiches que serviriam de depósito de suas mercadorias. Mas como a diretoria estava envolvida na exploração do serviço pela Doca da Alfândega remeteu tal decisão ao Tribunal do Comércio. Este último transferiu a decisão para o governo Imperial. As restrições técnicas e a cobrança de taxas foram um tormento para a CDA. E a proposta de uma nova companhia surgiu como uma alternativa adequada.

Figura 1 – Relação dos acionistas da Cia da Doca da Alfandega do Rio de Janeiro

Companhia da doca da alfandega.	
RELAÇÃO DOS ACCIONISTAS DA COMPANHIA DA DOCA DA ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO QUE REALIZÁO A PRIMEIRA ENTRADA NO BANCO RURAL E HYPOTHECARIO, CORRESPONDENTE AS AÇÕES QUE ASSIGNÁO.	
Os Srs. :	
Commendador Manoel Joaquim Alves Machado	600
Commendador Mariano Procopio Ferreira Lage	250
Conde de Bomfim	250
Conde da Estrella	250
Conselheiro João José dos Reis	250
Commendador Manoel José de Bessa	250
Commendador João Baptista da Fonseca	250
José Machado Coelho	250
José Francisco Alves Malveiro	250
Candido Torres, Soares & C.	250
Roxos, Freitas & C.	250
Dr. José Thomas da Silva Quintanilha	250
Antonio Tavares Bastos	250
Mesquita & Gonçalves Roquo	250
Vendedor José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho	200
Conselheiro Joaquim Pereira de Faria	200
Jeronymo José de Mesquita	200
Barão do Rio-Negro	200
Baroneza do Amparo	200
Commendador Bernardo Casimiro de Freitas	200
J. Fernando de Almeida	200
Francisco José Teixeira Bastos	150
Dr. José Marques de Sá	150
Manoel de Pontes Camara	150
João José Pacheco Sobrinho	150
João Antonio da Costa Carvalho	150
José Marcellino Pereira de Moraes	150
P. L. dos Guimarães Peixoto	150
Desembargador Diogo Teixeira de Macedo	150
Pacheco & Hill	150
Antonio Cornelio dos Santos	150
Antonio Joaquim Rebello	150
Souza, Irmão & Rocha	150
Ferreira Lage & Cunha	150
Dr. Luiz Cesar de Lima e Silva	100
José Ignacio da Rocha	100
Commendador Manoel da Rocha Miranda	100
Antonio José Marques de Sá	100
Dr. Francisco Ferreira de Abreu	100
Dr. Bento José Martins	100
Luiz Antonio Martins	100
Commendador Joaquim da Rocha Leão	100
D. Anna Luiza Barreto Pereira	100
Deocleciano Bruce	100
Anselmo Fernando de Almeida	100
Conde de S. Mamede	100
Dr. Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello	100
Dr. Francisco Belisario Soares de Souza	100
Barão de S. Francisco, Filho	100
Commendador Antonio José dos Santos	100
Conselheiro Antonio Nicoláo Tolentino	100
Dr. Antonio Maria de Oliveira Bulhões	50
Claudio José da Silva	50
Commendador José Antonio de Lemos	50
D. Angelica Carolina Marques de Sá	50
Dr. Manoel Marques de Sá	50
Manoel José do Rosario	50
Attilio Boselli	50
João Feres da Silva	50
Commendador Miguel Dantas Gonçalves Pereira	50
Manoel Ferreira de Faria	50
Dr. Manoel de Oliveira Fausto	50
Francisco Pereira de B. Carvalho	50
Pedro Grain	50
D. Reserina Candida dos Santos	50
Commendador José Maria Alves da Silva	50
D. Gilla Margarida Gonzales	50
Guilherme Joaquim Teixeira	50
Dr. J. Neri Ferreira	30
Agostinho Marques de Sá	25
D. Adelaide Emilia Marques de Sá	25
Commendador Joaquim Bernardino Pinto Ma-	

Antônio dos Santos França	25
Antônio Lyra da Silva	25
José de Oliveira Fontes	25
Bernabé Francisco Vaz de Carvalhaes	25
Antônio Machado Coelho de Castro	25
Francisco Antonio de Lima Castro	20
Manceb Fernandes de Oliveira Guimarães	15
João Maria de Miranda Leone	5
D. Maria José de Araujo, filha menor de Henrique José de Araujo Junior	5
Conde José Joaquim Pereira da Silva	5
	10,000

*J. J. de Lima e Silva Sobrinho.
M. P. Ferreira Lage.
Barão de S. Francisco, Filho.
J. J. de Mesquita.*

Fonte: Jornal do Commercio. 07. 01. 1870

A nova proposta de doca levou a diretoria da ACRJ a mesma estratégia fazendo-se presente de forma significativa entre os acionistas da DDPII.

Figura 2 – Docas de D. Pedro II

— Docas de D. Pedro II.—Acha-se organizada uma companhia que tem por fim construir docas com esta denominação nas enseadas da Saude e Gambôa, no porto do Rio de Janeiro.

São directores os Srs.: Conde da Estrella, veador José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho e José Machado Coelho, e concessionario o Sr. Dr. André Rebouças.

Fonte: Jornal do Commercio. 07. 07. 1871

O Conde da Estrella, J. J. de Lima e Silva Sobrinho e José Machado Coelho eram suplente, presidente e diretor da ACRJ respectivamente. Alguns deles foram acionistas de ambas as companhias como Lima e Silva Sobrinho, o Conde de Bomfim, Jeronimo José de Mesquita e Mariano Procópio.

A DDPII de maneira similar a CDA logo despertou antagonismos, mas diferentemente desta última seus adversários não se limitaram a uma fração da ACRJ. No caso da nova companhia seus adversários faziam parte do grupo hegemônico da associação.

Esta rivalidade representou dificuldades para a companhia das DDPII desde o momento inicial da composição de sua diretoria que era recusada por seus

maiores acionistas.⁶ Esta resistência em compor a direção da DDPII já fazia parte de um confronto pela disputa que se estabeleceu entre Mariano Procópio e André Rebouças pela concessão que interligaria a Estrada de Ferro Dom Pedro II a zona portuária. Embora tal concessão não fosse feita a nenhum dos dois requisitantes essa disputa iniciou uma significativa competitividade entre a DDPII e a CDA, pois a comum composição de acionistas da companhia possibilitou o confronto.

Mariano Procópio, segundo Veríssimo,⁷ liderou uma venda em massa de ações da DDPII a fim fazer com que outros acionistas o acompanhassem e acabou sendo seguido por Lima e Silva Sobrinho, pelo Conde de Bomfim, por José Jeronimo Mesquita. Mas esse foi apenas um dos primeiros problemas enfrentados pela companhia. Outras intercorrências motivadas por outros comerciantes que acusavam a DDPII de monopólio somaram-se aos percalços sofridos pela companhia.

O projeto original da DDPII era constituído de um cais que se estenderia do beco da Pedra do Sal no Bairro da Saúde até a Gamboa atingindo e interditando diversas atividades comerciais já estabelecidas. Seu projeto abrangia atividades alfandegárias, embarque, desembarque, um dique de reparação de navios e a interligação com a Estrada de Ferro Dom Pedro II. Uma doca com tal dimensão atraiu a rivalidade dos trapicheiros, donos de estaleiros, donos de armazéns e tantas outras atividades que já eram desenvolvidas naquela região. Esses negociantes buscaram acionar a Câmara Municipal, Ministérios e mesmo o governo imperial para impedir o avanço das obras. Sendo assim, seguidas alterações no projeto original das docas ocorreram reduzindo muitos caracteres dos planos originais.

A perda do serviço ferroviário que interligaria a DDPII a Estrada de Ferro D. Pedro II; a redução do preço de resgate da companhia; a constituição em separado da concessão dos diques de reparação de Edwin Clark, a criação da rua Coelho de Castro alterando a planta original do projeto e a perda do Largo da

⁶ Ver FLORA, Ana. VERISSIMO, Ignacio José. *André Rebouças. Diário e Notas autobiográfica*. Livraria José Olympio Editora, 1938. pg 195 a199.

⁷ Ver VERISSIMO, Ignacio José. *André Rebouças através de sua autobiografia*. Livraria José Olympio Editora, 1939. Pg 84.

Imperatriz após o embargo realizado pela Câmara Municipal em 1871 podem ter sido definitivos para a curta vida da companhia.

Por fim a indefinição da regulamentação dos termos de concessão da companhia impediu por vezes o embarque e desembarque de mercadorias proporcionando muitos prejuízos a DDPII. Embora os decretos 1746 de 1869 e 4492 de 1870 definissem essas atividades, “interpretações malévolas” impediam o desenvolvimento das atividades da companhia.⁸ Esses prejuízos somados as alterações no planejamento anteriormente citado levaram ao arrendamento da DDPII pelo governo imperial em 1876.

O fato dos adversários das companhias se formarem de setores distintos ACRJ determinou rumos diferentes a cada uma delas. Na CDA, Rebouças foi demitido em novembro de 1871 e perdeu qualquer ingerência sobre ela. Já na DDPII o arrendamento foi o destino final. Contudo há um aspecto que precisamos desatacar de maneira contumaz nesse contexto de privatização da zona portuária: o uso de mão de obra escrava no porto. Sabemos que a instauração de companhias privadas de docas no Rio de Janeiro não se restringiu a prática do livre associacionismo entre seus diretores e acionistas. A extinção da mão de obra escrava e a instauração de Caixas de Socorros para os trabalhadores portuários também esteve em pauta e nos coloca no centro de outra discussão que concorreu à conformação da urbanidade da capital federal. Destarte, acreditamos que é possível ampliar a rede de relações apresentadas por Vieira, pois entendemos que as relações apontadas pela autora nos contemplam com aspectos relevantes das disputas comerciais, entretanto, apostamos num tecido social articulado que também afetava questões sociais mais amplas.

Ambas as companhias apresentadas neste estudo se preocuparam, sob a liderança de André Rebouças, em tratar da extinção do uso de mão de obra escrava nos portos. Primeiramente, na CDA a partir do momento em que ele assumiu a gerência tem-se significativos registros acerca dos incômodos proporcionados aos proprietários de escravos devido ao seu entendimento sobre essa questão. A Marquesa de Olinda escreveu a seu pai, o conselheiro Antônio Rebouças, pedindo

⁸ Idem ao anterior pg 88.

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”.

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. (FLORA e VERISSIMO, 1938:138)

Além do embaraço sofrido pelas interpelações realizadas por pessoas que compunham seu ambiente social, outra frustração se daria em seus planos. A Caixa de Socorros também não foi implementada.

Aos fundadores da companhia da dóca da alfandega do Rio de Janeiro não foi dado completar o seu pensamento criando um Caixa de pensões para os seus trabalhadodres. Pouco mezes depois de creada esta companhia, retiravam-se simultaneamente do ministério da fazenda e da inspeccoria 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 reacção 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. (Revista do Instituto Politecnico, 1875:77)

Ao desenvolver seu próprio projeto retornou a essas mesmas questões. Quanto a proibição do uso da mão de obra inseriu-a nos originais do estatuto da DDPII a fim de que ao ser decretado pelo governo impedisse o uso desse tipo de mão de obra nas docas da Saúde e da Gamboa. E em 13 de dezembro de 1869 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, gozarão 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. (Rebouças, 1869:16)

No entanto, quando o texto do estatuto foi aprovado por meio do decreto 4492 de março de 1870 pelo governo imperial este item não mais existia. Apesar desse decreto sofrer alterações até que a companhia começasse a funcionar e que as obras fossem inauguradas nenhuma dessa mudanças voltou a essa questão. Na última alteração em agosto de 1871, antes da inauguração das obras em setembro do mesmo ano, 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)

Apesar de não conseguir aprovar seu estatuto antiescravista, Rebouças 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. Em sua segunda viagem a Europa, em 1872, estudou como os principais portos lhe davam com estes problemas e ao redigir a memória desta viagem intitulada Portos de Commercio deixou o seguinte registro.

A criação de uma Caixa de socorros e pensões para os trabalhadores da companhia da docas de D. Pedro II deverá ter lugar logo depois de concluído a sua primeira secção, e de constituido regularmente o seu corpo de trabalhadores. (Revista do Instituto Politecnico, 1875:78)

A publicação dessa memória tem por objetivo responder ao ambiente de resistência às inovações propostas pela DDPII. A adoção de um sistema de proteção para trabalhadores braçais, a construção dos molhes leves (Jetty principle) e a extinção da presença escrava no porto configuraram-se como um campo de batalha.

O caso da mão de obra escrava esteve, neste contexto, submetido ao discurso da imprescindibilidade da mão de obra escrava e a uma representatividade

social híbrida de agentes da burocracia imperial, comerciantes, latifundiários e investidores entre outros. Isto é, a defesa do princípio da propriedade escrava vinculou-se a uma espécie de associacionismo à brasileira que estabeleceu um perfil às concessões privada em que a ideia de pertencimento ou de posse tinham primazia sobre o conceito de cessão.

A possibilidade de atuação em diferentes setores daquela sociedade que ainda não possuía separações entre suas atividades públicas e privadas da maneira como hoje conhecemos reforçou uma rede de solidariedade já existentes – familiar e/ou nobiliárquica - sem proporcionar a ampliação da integração do ambiente urbano.

Sendo assim, retomamos o referencial conceitual proposto⁹ a fim de avaliar que no caso das companhias privada para os portos é notório que não havia interesse em proporcionar cooperação entre seus participantes a fim de integrar trabalhadores e administradores. Esse desinteresse em ampliar o uso coletivo dos meios de implementação da urbe na capital federal era agravado pelo recorrente exercício de atividades públicas e privadas por pelos mesmo agentes que por vezes estavam vinculados por outros laços de solidariedade.

Essa característica era tão evidente que se fez necessário regulamentá-la na DDPII

Art 19. Não poderão exercer conjuntamente 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. (Decreto 4774 de 23 de agosto de 1871)

E isso não se restringiu ao ambiente privado. 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

⁹ Ver citação de Jonh Stuart Mill na primeira página.

Gabinete de Ministros. Também podemos apontar o caso do cunhado de Mariano Procópio, José Machado Coelho de Castro que na função de Inspetor da Alfandega avalizou positivamente a DDPII durante o trâmite da petição que solicitava sua concessão. Entretanto, já no período de construção das docas ele se encontrava como integrante da direção da companhia, era o principal acionista da DDPII e diretor do Banco do Brasil. Por fim, para não nos alongarmos muito nestes exemplos temos o caso de Jeronimo José de Mesquita, filho do Conde de Bomfim, que entre outras atividades exercera a presidência da ACRJ, fora acionista da CDA e da DDPII e fizera parte da diretoria do Banco do Brasil.

A livre associação para proporcionar uma nova relação de cooperação a partir das concessões feitas pelo governo imperial tinha por obstáculo a ideia de propriedade como meio de enriquecimento individual ou de determinados grupos. Esse entendimento do processo de constituição destas concessões privadas acabou por reafirmar em espaço urbano o que já acontecia nos ambientes de exploração dos latifúndios e da mineração. Aquilo que já ocorria com a terra e com os escravos se estendeu aos serviços que concorriam para a conformação da cidade enquanto urbe e que deveriam assumir caráter coletivo.

A seca de 1870 expõe esta relação que acabamos de descrever. Os proprietários de certos terrenos e certas águas, entre eles o Conde de Bomfim, opuseram-se as medidas tomadas pela comissão especial contra a seca as quais faziam uso de suas propriedades. O Ministro da Agricultura Diogo Velho deu-lhes 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. A Comissão Especial resolveu em dois meses o problema de abastecimento da cidade com mais de cinco milhões de litros de água nos chafarizes públicos da cidade. Nesta ocasião houve a tentativa de tornar essa iniciativa uma companhia privada que pretendia levar água a casa das pessoas mais pobres por uma módica quantia. Mas o fim da gestão do gabinete ministerial do Visconde de Itaboraí foi determinante para evitar a continuidade desse planejamento. Este acontecimento gerou o primeiro desentendimento entre os irmãos Rebouças e o Conde de Bomfim. Por fim, é interessante observar que embora a cidade do Rio de Janeiro passasse por uma lastimável seca naquele ano

mais uma vez a ideia de propriedade tentou se impor diante da necessidade coletiva.

Se nos dias de hoje podemos apontar que a água, o transporte público, a educação, a saúde, a segurança devem ser valores inalienáveis atinentes a construção da cidadania, outrora o conceito de propriedade se apresentava como um valor prioritário. Sua primazia sustentava diversificadas formas de exploração e seu entendimento enquanto valor atravessava todos os setores da sociedade. Não à toa o Visconde de Itaboraí cogitou o uso da violência para contestá-lo. Este valor era tão arraigado no contexto que nos propomos analisar que gerou um episódio muito curioso.

Já dissemos que o projeto da DDPII tinha por objetivo explorar uma concessão que interligaria a Estrada de Ferro Dom Pedro II a zona portuária. No entanto, Mariano Procópio, Barão de Mauá e Honório Bicalho compuseram uma sociedade para também concorrer a esta concessão, a Empresa Metropolitana. Nenhuma das duas partes foram atendidas em seus anseios, entretanto, após este revés André Rebouças e Honório Bicalho iniciaram uma guerra nas páginas do *Jornal do Commercio* a fim de comprovar a quem realmente pertencia este direito. Em cada edição novas publicações surgiam a fim de apresentar documentos que comprovassem a anterioridade da ideia de exploração daquele tipo de serviço. A discussão ganhou tanto vulto que adquiriu adeptos anônimos de ambos os lados o que comprova o peso do valor da prioridade naquele contexto. Junto as suas publicações aconteciam em paralelo aquelas que se destinavam a defender um ou outro interlocutor. O mais interessante é que isso não mudaria nada, pois a concessão já pertencia a outra empresa, a Companhia Locomotora.

Figura 3 – Texto anônimo em francês assinado por “M.M.”

Docas.

Mr. le rédacteur.— Dans ce moment, il est question de construction de Docas; cette question interesse le Brésil parceque, jusqu'à ce jour, le pays n'a pas été assez favorisé pour posséder des endroits convenables pour les decharges de marchandises que la capital recevait et reçoit de jour en jour avec plus d'abondance. Permettez moi, Mr. le rédacteur, de vous divulguer quelques faits qui leur sont relatifs.

En 1864, M. le Dr. Meirelles eut à cet égard des pourparlers avec son bon amis M. le Dr. Rebouças père, que furent bien entendus, compris et mis à profit par M. le Dr. André Rebouças fils, aujourd'hui gérant de la compagnie des Docas, à Rio de Janeiro.

A cette époque, Sa Majesté l'Empereur eut quelque connaissance de ce projet, l'approuvat et laisat espérer son appui moral; car Sa Majesté n'a pas besoin de donner des fonds pour protéger les industries de certaine importance; mais quant il voit que le bien du pays est en jeu, oh! alors il fait de son mieux, pour aider ceux qui ont en vue la prospérité et l'honneur de la patrie.

Il desira connaitre les plans d'une œuvre qui promettait de si grands avantages au commerce, comme au gouvernement.

Mr. le Docteur Meirelles eut le plaisir de soumettre à S. M. non seulement les plans, comme aussi tout ce qui était écrit sur les Docas projetés.

S. M. apprécia de suite tous les avantages qui resulteraient de leur réalisation, et pria le Dr. Meirelles de lui faire connaitre l'auteur. Se soumettant à ce désir, il fit sa volonté en lui présentant M. le Dr. Rebouças et son fils André Rebouças. Là, ces messieurs donnerent à S. M. toutes les explications necessaires pour bien saisir le bien qui en resulterait, pour la capital comme pour les personnes qui seraient dans le cas de concourir par leur fortune à entreprendre de si enormes constructions, qui pourraient faire peut-être leur fortune et leur reputation; comme aussi quelque fois occasioner la perte des grosses avances necessaires pour de si grands travaux.

Alors avec l'assentiment de S. M. M. André Rebouças partit pour l'Europe afin d'étudier tout ce qui pouvait avoir rapport a ce desirandum, et quand il fut bien au fait, et sûr de lui, il revint à Rio de Janeiro pour le mettre en execution.

Mais avant de ne rien faire, il eut l'inspiration de reconnaissance et respect de se presenter de nouveau à S. M. pour lui donner informations, détails et résultat de ses études et esperances.

A la suite d'une si honorable approbation, et si délicat encouragement, le Dr. André Rebouças se mit en mesure de réunir des associés, qui ne lui refusèrent pas leur concours.

C'est donc sous ces auspices, que Mr. le Dr. André Rebouças est parvenu, par son bon vouloir; sa perseverance, ses talents et son patriotisme, à faire ce que son Altesse Imperiale, digne Regente de l'Empire, et son Royal Epoux, ont vu de leurs propres yeux en honorant de leur presence l'inauguration des docas, Saude et Gamboa, en dépit de la mauvaise volonté de ceux qui ont essayé de troubler une fête si populaire et pour ainsi dire de famille.

(1) Dr. Meirelles, medecin de SS. MM. Imperiales pendant bien des années décédé le 30 Juillet 1864.

M. M.

Fonte: Jornal do Commercio. 29. 09. 1871

Eis então que surge um texto anônimo em francês assinado por “M.M.” declarando que André Rebouças havia sido preparado para o projeto das Docas Dom Pedro II antes de sua primeira ida para a Europa em 1861. Seu pai e o médico

do Imperador os quais eram bons amigos trataram deste assunto em conversas as quais Antonio Rebouças ouviu, compreendeu e colocou em proveito da formação de seu filho. Embora haja um erro na data¹⁰ das referidas conversas, entendemos que o cerne da questão volta-se para o direito à propriedade e para a concessão do serviço. Este autor anônimo procura usar da autoridade do médico do Imperador e do próprio Imperador para respaldar a primazia do direito de exploração da referida concessão ao então gerente da DDPII.

Este era um valor enraizado nesta sociedade de tal forma que transpassava diversos assuntos e questões. Posto isto, voltamo-nos para outra face de assunto que acontecia de forma concomitante aos já apresentados até aqui, mais precisamente a partir do ano de 1870 quando se constituiu uma Comissão Especial da Câmara dos deputados para solucionar o mais polêmico tipo de propriedade, a escrava. Durante mais de um ano essa comissão procurou uma resolução para a extinção da escravidão. Este debate proporcionou acaloradas discussões na Câmara, no Senado e nos jornais evidenciando que este não era um assunto pacífico.

Dentre os diferentes setores da sociedade que se organizaram para manifestar-se diante dessa questão estavam os agricultores e os comerciantes. O posicionamento destes últimos é relevante como parte da análise que realizamos. Suas atuações e discursos podem evidenciar a maneira como lhe davam com a proposta de solução para a propriedade escrava realizada pela comissão da câmara.

Logo, voltamo-nos para a organização do Club da Lavoura e do Commercio que foi organizado a 16 de julho de 1871, ou seja, dois meses antes da promulgação da Lei do Ventre Livre. Seu objetivo era organizar agricultores e comerciantes contra a tramitação do projeto de lei, por isso, em uma de suas circulares publicada no Jornal do Commercio os assinantes fizeram duras

¹⁰ A data de 1864 não corresponde a cronologia da viagem de Rebouças para a Europa (1861). Sendo a conversa entre o Conselheiro Rebouças e o Dr Meirelles anterior a viagem, como o próprio texto do Jornal do Commercio descreve restam-nos as perguntas: seria um erro de impressão? a data correta seria 1846 e não 1864? Qual seria a data correta? De qualquer forma o anseio em comprovar a anterioridade para atestar a concessão ratifica a importância do valor da propriedade intelectual.

acusações ao governo imperial. Para eles a comissão especial adotara uma “celeridade despótica”, uma “exaltação frenética”, expusera “theorias perigosas”, atropelava “regras parlamentares” contra aqueles “cujos os hombros possantes repousa a fortuna pública” a fim de ludibriar a opinião pública “sobre a questão mais grave que pode agitar este Império”: “a proposta relativa ao estado servil”.

Além de sua clara oposição ao projeto de lei da comissão especial, esta circular também representava a percepção daqueles que se entendiam como os responsáveis pela produção da fortuna pública. Embora, efetivamente, ela fosse produzida pela imprescindível mão de obra escrava. Dentre os assinantes deste discurso é pertinente destacar a figura do Conde de Bomfim como presidente do Club, assim como, de seu filho Jeronymo José de Mesquita entre outros ilustres representantes do comércio e da lavoura.

Proposições e posicionamentos como esses eram prontamente respondidos. E no dia da fundação do Club da Lavoura e do Commercio um anônimo que se auto intitulou “Um liberal” 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 ganancia de negociante e fazendeiros que horrorizam se com a ideia de que suas escravas podiam ter filhos e que seus filhos podiam ser livres. Queixa-se da falta de caridade e do abandono do espírito cristão em favor do mercantilismo. Acusa-os de atacar o governo sempre que não são atendidos em seus interesses, mas que o endossam quando tem cargos públicos e verbas do orçamento a seu talante. Posto isto, afirma:

Commerciante e fazendeiros não 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. (Jornal do Commercio, 16 de julho de 1871)

Figura 4 – Circular do Club da Lavoura e do Commercio

Circular do club da Lavoura e do Comercio

O debate empenhado sobre a questão mais grave que pôde agitar este Imperio veio revelar á plena luz, ainda uma vez, que a opinião publica é sem reboço 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 sustentá-la assumio na tribuna e na imprensa; o calor inconveniente de que se mostra possuido; a exaltação frenética 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, émente 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, estremecção as duas classes sobre cujos hombros possantes repousa a fortuna publica: a lavoura e o commercio. D'ahi nasceu energica, vivaz, a idéa da organização do club, que se installou nesta córte, 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, encontram-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 pronunciamto 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 disseminação de elementos de opinião respeitavel e grande, ahi vemos o governo pujante no meio de sua rede centralizadora 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 córte 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. Lisongeá-nos a grata esperanza de que muito nos auxiliará com a sua influencia e actividade. Ante esta politica que considera o clamor provocado pelos seus actos como arrojado 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.

Barão do Rio-Negro, 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.

Visconde da Barra-Mansa.

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.

Fonte: Jornal do Commercio. 07. 08. 1871

Para ele a reforma da condição do elemento servil é inevitável e mesmo que o próprio D. Pedro II se collocasse a frente da liga dos comerciantes e fazendeiros, nem por isso a reforma seria impedida. Não há mais sobre o que se deliberar. Não há mais tempo a perder. É insustentável essa condição.

Figura 5

Mas façamos-lhe a vontade, por hypothese.
Eis o decreto dissolvendo o gabinete e nomeando o novo ministerio; ei-lo, na camera declarando-lhe que não se trata mais de medida alguma e que tudo fica no *statu quo*. O commercio e a lavoura e os seus suppostos defensores batem palmas de contentes e voltão a seus lares proseguindo cada um na sua antiga labutação. Os fazendeiros comprando terras e escravos, colhendo seus cafés e remetendo-os aos negociantes seus commissarios, saccando sobre elles pelas sommas de que necessitam, tirando-as estes dos bancos com juro medio de 8 ou 9 e carregando-lhes com o premio de 12, 15 e 18 % no anno para bem servi-los.
O que succede? Acontece o mesmo que tem acontecido. Parte dos escravos morrem; nem todas as colheitas são abundantes; nem mesmo os premios são sempre pagos, a divida total se augmenta e o agricultor se arruina.
Não terá sido esta, a causa do atraso da lavoura? Não foi pelo menos uma das que mais concorrerão para a grande catastrophe de 1864 e das fallencias successivas dos proprios lavradores a tantas casas commerciaes? Sem duvida.
Assim o desfallecimento e ruina da lavoura não provirá, como se diz, da nova lei pela fórma proposta, mas sim da continuação do systema ruinoso até hoje seguido. Alguns lavradores e negociantes ter-se-hão enriquecido; mas a grande maioria dellas ficarão perdidos, se já o não estão.
Portanto é nas obrigações de curto prazo, no excesso e na accumulção dos premios, que está principalmente o cancro de nossa lavoura e de todas as novas industrias que precisão de taes recursos.
Mas não ha remedio para isso? Vejamos. Na frente da representação conjunta do commercio e lavoura, vemos os nomes altamente respeitaveis dos mais abastados personagens como são os Exm. Srs. commendadores José e Joaquim Breves, Conde do Bomfim, Visconde da Estrella e outros. Pela merecida influencia de que gozão estes senhores e seus numerosos amigos, podem fazer o seguinte:—Obriga em-se reciprocamente a não levar aos fazendeiros, senão um sómente, ou dois por cento, quando muito, de premio sobre a taxa do banco pelos adiantamentos que fornecerem aos seus committentes.

Mas é no combate a ideia da imprescindibilidade da mão de obra escrava como sustentáculo da fortuna pública que seu texto atinge o auge da argumentação. Questiona-se o que ocorreria se a reforma não acontecesse. E responde afirmando que enquanto os fazendeiros continuariam com sua rotina ocupada pelas mortes dos escravos, colheitas nem sempre abundantes, prêmios nem sempre pagos e dívidas crescentes que arruinam a agricultura. 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 convida 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 pelo adiantamentos que fornecerem aos seus commitentes”

Nesse contexto de disputas nasceu a Lei do Ventre Livre que procurava definir o processo de libertação dos filhos e das filhas das escravas, juntamente, as formas de indenização de seus proprietários. Contudo assim ficou registrado seu primeiro artigo:

Artigo 1º - Os filhos da mulher escrava que nascerem no Imperio desde a data desta lei serão considerados de condição livre.

§ 1º - Os ditos filhos menores ficarão em poder e sob autoridade dos senhores de suas mães, os quais terão a obrigação de criá-los e tratá-los até a idade de oito annos completos.

Chegando o filho da escrava a esta idade, o senhor da mãe terá a opção, ou de receber do Estado a indemnisação de seiscentos mil reis, ou de utilizar-se dos serviços do menor até a idade de vinte e um annos completos. (Lei do Ventre Livre)

A análise do trecho acima apresentado, assim como, dos dez artigos da referida lei evidencia que a preocupação principal centrou-se nos mecanismos de indenização dos proprietários de escravos e na possibilidade de postergar a escravidão dos libertos por pelo menos mais vinte e um anos após sua promulgação.

A formulação de respostas a estas indagações pode proporcionar contribuições para as pesquisas nos campos da história da educação e da história social da escravidão, possibilitando tanto uma melhor compreensão acerca das realidades sociais impostas a amplos substratos da população escrava que residia na cidade do Rio de Janeiro imperial, quanto a abertura de novos horizontes de reflexão acerca do papel que o aprendizado das letras exercia naquele cotidiano

em meio aos segmentos direta ou indiretamente subordinados pelas realidades de uma sociedade escravista.

A partir dos dados apresentados consideramos que a monarquia brasileira constituiu um peculiar programa de modernização com o objetivo de integrar-se as transformações que ocorriam em nível mundial. Identificamos que as singularidades presentes neste programa foram parte de um processo contencioso entre um ditame de idealizações e o desempenho de ações que concorreu à conformação da urbanização da capital monárquica.

Os aspectos mais críticos nesse transcurso litigioso foram a resistência as transformações por meio de restrições aos avanços tecnológicos,¹¹ da reprodução de mecanismos exploratórios por parte das associações estabelecidas pelas companhias de docas,¹² do híbrido exercício de atividades públicas e privadas e da circunscrita rede de representação que privilegiava repetidos atores.

Enfim, entendemos que neste modelo de urbanização a possibilidade de reordenação do uso do espaço urbano e das instâncias de poder não se estabeleceu por confrontar-se com um ambiente institucionalizado que tinha por objetivo manter o *status quo*.

Fontes Primárias

1. BIBLIOTECA NACIONAL

1.1 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

¹¹ O Brasil encerrou sua fase monárquica sem estabelecer de forma ampla o sistema de docas que tanto necessitava e só conseguiu avançar nesta questão no início do período republicano.

¹² A primazia da ideia de pertencimento ou posse sobre o conceito de cessão na constituição das concessões privadas não favoreceu a extinção da mão de obra escrava nem a constituição do sistema de proteção dos trabalhadores braçais do porto.

_____. *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

1.2 JORNAIS E REVISTAS

1.2.1. JORNAL DO COMMERCIO

Jornal do Commercio. 07 de janeiro de 1870. Página 6.

Jornal do Commercio. 07 de julho de 1871. Página 1.

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

Jornal do Commercio. 07 de agosto de 1871. Página 1.

1.2.2. REVISTA DO INSTITUTO POLITÉCNICO

Portos de Commercio. 1875. Página 77 e 78

2. 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

3. COLEÇÃO DE LEIS DO IMPERIO DO BRASIL

Decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869.

Decreto 4774 de 23 de agosto de 1871

4. LEI DO VENTRE LIVRE

Lei nº 2240 de 28 de setembro de 1871 disponível em <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/185618>

Bibliografia

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

CRUZ, Maria Cecília 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

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

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.

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.

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

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_Nego_ciantesePortodoRJ.pdf Acesso em 02 05 2015

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

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

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

VASCONCELOS, Barão e VASCONCELOS, Barão Smith 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.

Antonio Carlos Higinio da Silva

Doutorando do Programa de Pós-graduação em História Comparada do Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.
