

Introdução:

Ao longo de minha formação acadêmica, pude compreender que o sentido da pesquisa em História está para além do produtividade científica encarcerada nas universidades. Tendo como *insigth* a apresentação da edição brasileira de *O Mundo de Ponta-Cabeça*: ideias radicais durante a Revolução Inglesa de 1640, de Christopher Hill, pude perceber o quanto a pesquisa histórica está imersa no contexto histórico-social o qual o pesquisador está imerso.

Renato Janine Ribeiro escreve tal apresentação com clamor em mostrar que Hill escreveu esse livro não se voltando para as exigências mercadológicas, ou de interesses meramente subjetivos de si enquanto historiador, mas propôs uma análise passada para o desenvolvimento da luta no presente.

Mas é em *O Mundo de Ponta-Cabeça*, concluído em 1971, que Hill faz a abordagem mais completa dos grupos radicalizados da Revolução. E isso porque agora não se contenta com a perspectiva econômica e política das obras anteriores. Veremos Hill usando palavras como revolução permanente, que mil flores floresçam, citando Marcuse e falando em sexo: não é apenas a tradição marxista-leninista que o inspira, é também a década de 1960. A Revolução Cultural Chinesa de 1966, com todos os erros e crimes de que só tivemos ciência anos depois, despertou nos meios ocidentais de esquerda grande fascínio: a sua principal proposta era acabar com a opressão do trabalho manual pelo intelectual (...).

Mas Hill, neste livro, está aberto a estas novas perspectivas, que na França culminaram em maio de 68; mão é à toa que cita tanto Marcuse. Está aberto à revolução cultural e à recusa do primado do trabalho intelectual (...) (HILL, 1987, p.p. 16 – 17).

Isso significa dizer que não basta compreender a movimentação social específico do autor (a), mas sim entender a realidade concreta em que vive, analisando a atuação material do mesmo (a) e o quanto esta solidez compõe sua mentalidade. É a partir dessa estrutura social e pessoal que conseguimos perceber como a pesquisa é construída.

Dessa maneira, problematizamos determinadas perspectivas acadêmicas que buscam distanciar a pesquisa científica da política, o que coloca em xeque a existência do pesquisador universitário como um agente político diretamente ligado às classes sociais e o reduzem a um formador de opinião. Ao percebermos a pesquisa como fruto de um indivíduo imerso em determinada classe e atuante na sociedade civil como um agente histórico e político, acabamos por obter uma visão diferenciada sobre a pesquisa realizada por ele(a) e, dessa forma, conseguimos ver sentido na produção realizada para a sociedade como um todo.

Acredito que esse seria um dos caminhos para desconstruir da ideia pueril da História como *ciência que estuda o passado para entender o presente*, tão utilizada e tão mal explicada

nos livros escolares e pelos colegas docentes que buscam meios didáticos de tirar a importância da História da intuição dos alunos e fazê-los compreenderem de forma racional. Analisar a atuação concreta do professor-pesquisador é exigir a saída de seu resguardo institucional e jogá-lo ao mundo, obrigando-o a enxergar a pluralidade e heterogeneidade social, tirando-o de seu ponto de acomodação e fazendo-o perceber a diferença crucial entre uma produção interna e institucionalizada e uma produção que deva estar presente para a conscientização social, tendo como objetivo a luta pela liberdade de pensamento.

Com base nessa análise, ao longo da pesquisa pude compreender o quanto ela faz ponte com determinadas situações sociais que vivemos em pleno início da primeira década do século XXI. Não apenas com a construção do Estado brasileiro e as obras públicas como parte das políticas públicas para a dominação, como diretamente se propõe, mas também de questões paralelas, envolvidas diretamente com meu trabalho enquanto professor da educação básica.

Atualmente, nos deparamos com o final de dois mandatos consecutivos do prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (2008 – 2016), que teve como principal destaque a política de reformulação da infraestrutura da cidade. Compreendendo as novas dinâmicas nas relações de produção que envolviam o Rio de Janeiro, a Prefeitura precisava acompanhar o crescimento do capital instaurado na cidade.

O intuito está em, ao mesmo tempo em que se ajusta a juventude da classe trabalhadora no setor de serviços investidos pelo governo federal, modernizar arquitetonicamente a cidade com o intuito de casar a dinâmica econômica que se instaurou nesses últimos doze anos com uma infraestrutura funcional nos meios de transporte. Segundo o próprio prefeito, seu projeto incorpora os seguintes mandamentos, em apresentação ao grupo *TED*¹: a) que uma cidade do futuro deve ser amigável ao meio-ambiente; b) que uma cidade do futuro deve lidar com mobilidade e integração de seu povo; c) que uma cidade do futuro deve ser socialmente integrada; d) que uma cidade do futuro deve usar a tecnologia para estar presente.

A desenvoltura desse planejamento foi acompanhada de programas de auxílio aos meios de transporte de massa e particulares fornecidos pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, sob a administração do governador Sérgio Cabral (2007 – 2014), que trouxe facilitadores de crédito para o pagamento das passagens de trabalhadores e estudantes, além de facilitar a compra de automóveis novos pelas camadas médias fluminense e carioca que desfrutavam de baixos juros

¹ O vídeo pode ser visto na íntegra em http://www.ted.com/talks/eduardo_paes_the_4_commandments_of_cities#t-8222.

e altos capitais disponíveis para o consumo de supérfluos. A principal base de sustento social do neoliberalismo tinha chegado ao estado através da ampla sociedade de consumo.

Paralelamente a isso, o fornecimento de incentivo bancário para o desenvolvimento do setor de serviços ampliou a oferta de emprego para a juventude fluminense e carioca, contando com o desenvolvimento do setor de construção civil e imobiliário que elevou o valor das habitações que tivessem conexão direta com o setor de turismo, ampliado com as propagandas da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, ambas com sede em diversos estados brasileiros. O projeto de segurança pública, com base nas Unidades de Polícia Pacificadoras – UPPs -, também resguardaram os interesses das camadas dominantes do Rio de Janeiro, contendo o tráfico de drogas explícito e fortemente armado em determinadas favelas que estavam na alça de mira da ampliação do mercado turístico e imobiliário.

Os métodos utilizados para estes fins contaram com o sucateamento dos meios de transporte urbano, somados ao número de remoções de casas e favelas das zonas Norte e Oeste cariocas para a implantação do chamado BRT, da apropriação e romantização da pobreza nas favelas por parte das camadas médias e altas da sociedade e, é claro, do fortalecimento bélico e quantitativo da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro. O acesso ao emprego pela juventude pobre no setor de serviços era acompanhado da alta exploração no comércio e telemarketing, fortalecidos pelas discussões parlamentares sobre a flexibilização dos direitos trabalhistas a partir da PL 4330/2004.

A valorização urbana da cidade do Rio de Janeiro tornou esse espaço com alto custo de vida, anualmente sendo bombardeada pelo aumento dos valores das passagens de ônibus, trens e barcas, limitando crédito fornecido ao trabalhador brasileiro pelo vale transporte. A cidade do futuro contou com a organização das camadas dominantes, em busca de contribuintes para sua construção e manipulação da opinião pública quanto ao desenvolvimento de seus caminhos e transportes.

As manifestações de junho e julho de 2013, antecedida pela greve geral dos serviços federais em 2012 e, posteriormente, seguida pelas greves dos servidores estaduais e municipais entre 2013 e 2014 que, por sua vez, emendaram com as manifestações anti-Copa de 2014 já demonstravam o desgaste da política de conciliação de classes do Governo Federal, somada ao desenvolvimento urbano municipal e estadual com base na concentração de renda e ampla proteção aos serviços das empreiteiras. O projeto de aceleração do deslocamento dos trabalhadores e estudantes da cidade para suas áreas de habitação mostrou-se falho por não

acompanhar o crescimento populacional e do custo de vida que envolvia os habitantes da cidade do Rio de Janeiro.

Essa conjuntura me demonstra que o uso das obras públicas ainda se constitui como meios diretos de se concretizar projetos políticos que estão diretamente ligados a determinada classe e suas frações. Implantar à força meios de transporte e formas arquitetônicas especificamente construídas pelas ideias civilizatórias da burguesia brasileira dentro das periferias cariocas é negligenciar suas realidades concretas, ou, minimamente, considera-las como inferiores aos verdadeiros intuitos do projeto político, revelando que a ação municipal e estadual se construíram com base em conscientizações classistas.

Além disso, a ideia de transportes públicos e abertura de vias de comunicação sofreram drásticas transformações desde o século XIX para o XXI, uma vez que o primeiro tinha o foco voltado para o escoamento dos gêneros de exportação e circulação de mercadorias, ou seja, desde café, passando por escravos, até chegar aos gêneros alimentícios. Dentro de um centro urbanamente denso e em pleno desenvolvimento do capitalismo neoliberal do século XXI, as obras passam a estarem voltadas para o deslocamento e acomodação de pessoas que vendem sua força de trabalho em troca de salário.

Todavia, a coordenação das construções ainda se detém da intervenção direta do poder público, que observa as áreas de situação de pobreza para levar-lhes benefícios a fim de conter-lhes a insatisfação e, nas áreas enriquecidas ou em emergência, a plena modernização das vias de comunicação para o estabelecimento do setor imobiliário. Em suma, as obras ainda são a ações pragmáticas do mapeamento das regiões de maior interesse político-econômico da classe dominante, hierarquizando a utilidade daqueles que lhes servem de bancada eleitoral e daqueles que, fortalecidos economicamente, são capazes de realimentar as forças produtivas em favor do *status quo*.

Todo o turbilhão de fatores que contribuiriam para o esgotamento de todas as instancias de governo presentes no Brasil e, em especial, no estado do Rio de Janeiro, exigem da oposição de esquerda a reorganização de suas forças para o combate às desigualdades para aperfeiçoar o nível da luta de classes e da conscientização da classe operária. Ora, tais medidas veem no Estado uma estrutura mecânica que se perpetua a décadas, quiçá séculos, aqui presentes, sem haver os critérios necessários de análise do problema do capitalismo brasileiro, já tomado como completo e igual aos procedimentos estatais de outros países.

Nesse ínterim que essa pesquisa também se enquadra, pois busca entender a formação do Estado brasileiro dentro da perspectiva de Antônio Gramsci, que compreender o Estado enquanto o conjunto de relações que ligam diretamente sociedade civil e política, envolvendo uma série de interlocutores. Se torna cada vez mais necessário desconstruir a visão cristalizada de um Estado antropomórfico, distante da sociedade civil, composto por classes dominantes que controlam a tudo e a todos, sem haver o consentimento das camadas subalternas, por estarem enraizadas em uma visão sobre a realidade brasileira que exige um posicionamento conservador e até mesmo reacionário.

É preciso entender que o Brasil está inserido na realidade latino-americana de produção econômica, inserção no mercado mundial e organização superestrutural. Somos um povo de origem colonial e o Brasil em específico se caracteriza por ter como o Estado um conjunto de aparatos que superprotegem a classe dominante de tal forma que torna a classe trabalhadora (média, operária e escrava) como seus principais súditos. Isso significa dizer que toda a estrutura social é superdependente do poder público encastelado e, por isso, torna-se incapaz de viver autonomamente.

Pior, tratar de alternativas falar em sociedade autossuficiente é interpretado como liberalismo (capitalismo sustentável) pelo campo da esquerda, ou como atraso histórico pelo campo da direita. O Estado é a chave de tudo para as lutas político-sociais latino-americanas atualmente.

Não à toa, o stalinismo se instalou na Latino-América de forma tão eficaz e tão profunda: uma vez que o Estado garantiu a rígida estratificação social entre os grupos aqui existentes, superprotegendo as classes dominantes e tornando as classes trabalhadoras como suas súditas a ponto de acharem que a liberdade tem como caminho a conquista plena e reformista do Estado. O reducionismo stalinista, com seu obreirismo, conseguiu trazer a necessidade de supervalorização do operariado, seguido de uma super disciplina do mesmo, tornando-o gradualmente despolitizado no sentido de estar meticulosamente dependente da imagem do líder e do partido, sem refletir sobre alternativas revolucionárias e a estar preso na burocracia e no controle de encastelados.

Se torna cada vez mais necessário compreendermos o que significa a sociedade brasileira, deslocando-a cada vez mais da realidade europeia e compreendendo a pluralidade que existe em nossa sociedade como algo histórico e não puramente secundário, ou ocasional, ou regional. Como sociedade que tem suas origens coloniais e monárquicas, é preciso termos em mente o

passado escravo, a pluralidade das culturas afro-brasileira, euro-brasileira, brasileira asiática e indígena, tendo como base o regionalismo pujante que aqui existe, pois cada uma dessas práticas sociais se manifestam de maneira distinta em cada canto do Brasil, assim como cada canto do mesmo estado, ou município.

Mais ainda, é preciso compreender que estas manifestações estão diretamente ligadas ao modo de produção brasileiro, por serem ações diretamente conectadas com a realidade econômica presente nessas regiões e que, por medidas centralizadoras das camadas dominantes no Estado, tem-se uma constante variação na valorização de determinadas práticas culturais e a marginalização das outras. Essa variação está diretamente relacionada com as necessidades históricas do presente momento, pois valorizar determinados setores ligados à cultura popular também é valorizar a demanda que existe em grupos sociais mais destacados na classe trabalhadora e que, por isso, precisam ganhar voz para a manutenção do poder, ou precisam ganhar voz, pois etnocentricamente são vistos como grandes representantes da cultura popular brasileira.

Afinal, por que a década de 1840? A experiência enquanto historiador e professor de História que venho adquirindo até então me mostram que, antes de qualquer início de pesquisa, assim como no mundo do trabalho, o historiador se posiciona no tempo histórico e na historiografia a partir de sua subjetividade. Isso quer dizer que antes de estudarmos nosso objeto e as teorias que o encorpam, primeiro nos identificamos com o mesmo, em diversos níveis da nossa vida individual.

No nosso caso em específico, essa pesquisa foi ganhando forma e conteúdo a cada dia que se passava, sejam nos acervos, sejam nas leituras bibliográficas, seja no próprio mundo do trabalho – sim, as aulas em sala proporcionaram muitos *insights* para o desenvolvimento do raciocínio. Falar sobre 1840 é tratar de um momento de transição, marcado pela transformação da cidadania, das relações sociais que compõem o Estado e, principalmente, como a sociedade civil se relaciona com todas essas transformações.

Melhor, é estudar justamente um período específico do Brasil no século XIX: as disputas entre dois modos de produção em apenas uma diversificada nação. Isso nos garante maior domínio sobre a gênese do Estado brasileiro, mas não em um sentido antropomórfico e sim enquanto referência sobre o que a sociedade brasileira realmente é e quais foram suas transformações.

Nesse sentido, o que passamos nesses primeiros dezesseis anos do século XXI também vem se mostrando como um momento de transição. Não tendo como resultado a hegemonia do modo de produção capitalista. Não tendo esse próprio modo de produção sendo colocado em xeque. Porém, tendo como principal característica a reorganização do Estado brasileiro após duas décadas e meia de restrição do Estado em sua forma mais autoritária.

É tempo de rediscutir a cidadania brasileira. É tempo de dar mais voz as camadas populares ao mesmo tempo que o crescimento econômico vai abrindo os espaços para que as contradições da sociedade brasileira, antes negligenciadas, ou perseguidas pela ditadura, hoje são principal ponto de discussão e luta.

Por conta disso, também é tempo de rediscutirmos o que é o Estado e como é o Estado brasileiro. Para isso, é preciso chegarmos em sua gênese, em seu momento de autonomia, quando as próprias camadas sociais brasileiras estão se mobilizando e apresentando seus projetos de Brasil, assim como os próprios espaços políticos de atuação de cada uma delas, o que auxilia em resultados positivos ou negativos para tais projetos.

E, por fim, o que é classe e como ela se transforma ao longo dos séculos. Um grande companheiro, coordenador do GIEPE, Professor Rodrigo Lamosa, certa vez, em nossos encontros, fez a seguinte pergunta: “o que é a classe trabalhadora no Brasil, atualmente?”. A precisão de tal argumento não poderia ser melhor. Se temos uma perspectiva revolucionária, ou minimamente reformista, não nos basta mais, nestes tempos de transição, de desconstrução da memória do Estado em sua fase mais autoritária no Brasil, como foi na ditadura militar, ficar transpondo conceitos já utilizados à exaustão pelo campus universitário.

Nossa necessidade, hoje, é justamente questionar estes conceitos, mas não em vias liberais, que simplesmente os negam, ou os tratam como mentira. Temos de contestá-los para reconstruí-los, para entendermos nossa realidade concreta com base no sentido filosófico mais profundo e complexo que esses conceitos possuem, ao invés de utilizá-los apenas como ferramenta metodológica, ou simplesmente narrativa. Enquanto não contestamos, não questionamos e reconstruímos, impossível se tornará as lutas nas ruas e estaremos cada vez mais fadados às ações coletivas de pequeno porte que, bem-intencionadas e revolucionárias, ainda não possuem sustância para lutarem contra a ordem social sem saírem feridas de tal forma que ficam meses e até anos afastados de suas ações diretas.

A preocupação está pautada na identificação do capitalismo no Brasil no século XIX, a presença da alienação do trabalho, mais-valia e determinados outros conceitos que são

apresentados de forma tão apressada que acabam por ficarem distantes do próprio objetivo da filosofia marxista, que consiste na utilização real e direta destes pensamentos para a mudança na realidade a favor da classe trabalhadora na luta de classes contra o Estado burguês.

Dessa forma, a pesquisa está mobilizada em compreender as movimentações do partido conservador, sob liderança de seu núcleo intitulado *saquarema*, por dentro da reorganização provincial em pleno domínio de seu governo. Esse entendimento consiste em observar suas formas de pensar e agir, buscando unir a teoria à prática e compreender a lógica política e filosófica que existiu nesses homens para que o estabelecimento de estradas, caminhos, canais e estradas de ferro estivessem em pleno sentido.

Seus trabalhos, basicamente, eram realizados de forma a trazer consistência filosófica para as ações políticas da classe senhorial, formulando condutas e pensamentos em prol da agroindústria cafeeira, mas sem excluir da economia brasileira determinados outros setores, como a economia açucareira e a de abastecimento, por exemplo. Quanto a esses, estiveram permeando em meio ao desenvolvimento do café, participando ativamente na construção da província, mesmo que dentro de seus próprios interesses, mas que abriram margem para a expansão dessa forma produtiva que atinge seu auge a partir da década de 1850.

A conjuntura histórica desenvolvida a partir de tal década acirrou ainda mais as exigências de mercado sobre a classe senhorial que, para se ver ainda em seu processo de hegemonia, desenvolveram subterfúgios que modernizaram suas forças produtivas, acumulando mais capital, incentivando a organização de grupos sociais especuladores dentro da sociedade civil e reposicionando a força produtiva dos escravos especificamente para dentro da lavoura. O resultado desses esforços foi a possibilidade e sucesso dos planejamentos de construção de estradas de ferro dentro da província do Rio de Janeiro.

Esse tipo de avanço tecnológico foi resultado de intensos trabalhos de formulação ideológica e de conscientização das frações da classe proprietária fluminense, aproximando plantadores escravistas, negociantes, industriais e capitalistas como forma de desenvolver a Estrada de Ferro D. Pedro II como obra-prima do processo de Conciliação e desenvolvimento da hegemonia saquarema. Tornando ainda mais complexa a sociedade civil fluminense, quiçá brasileira, a hegemonia da Ordem e da Autoridade, assim como a manutenção do modo de produção escravista sob a forma de produção cafeeira vai gerar os requisitos necessários para o desenvolvimento de repartições mais especializadas sobre o assunto de obras públicas, como

também para o fortalecimento de grupos sociais de oposição dentro da própria classe de proprietários, mas sendo este um assunto futuro.

Vale ressaltar, antes de iniciar a descrição dos capítulos, que algumas modificações foram feitas entre o período da qualificação e a referida defesa. O capítulo II, que até aquele momento estava em construção, teve seu conteúdo modificado a partir do acesso a uma nova e importantíssima fonte: a lei nº 36 de 1836, que compõe o regimento para a criação da Diretoria de Obras Públicas da província do Rio de Janeiro.

O conteúdo da referida lei, assim como seu desdobramento ao longo da primeira metade da década de 1840 expôs a necessidade de se trabalhar a organização social entorno das obras públicas, buscando entender o papel dos engenheiros, que foram seus principais agentes; e a participação da sociedade a partir do sistema de arrematações. Dessa maneira, o capítulo II passou a ser destinado ao estudo da organização social, deixando o conteúdo descritivo e analítico da construção das obras para o capítulo III.

A parte final do capítulo I, que era destinada ao estudo da aplicação do pensamento teórico saquarema para as obras públicas também foi transferido, tendo suas partes adequadas aos objetivos dos capítulos II e III, uma vez que o aprofundamento do tema não poderia mais permitir a existência de um curto e generalizado tópico. Portanto, o capítulo I está proposta a maior análise teórica.

Quanto a este, também é preciso alertar ao leitor que o decorrer da pesquisa expôs uma séria problemática a respeito do uso da cartografia pelos próprios engenheiros da época. Há uma dissonância entre as fontes apresentadas, principalmente os mapas realizados por esses homens e as referências geográficas que são apresentadas pelos presidentes de província.

Por isso, a projeção e vetorização dos Mapas I e II não seguem a perfeição que deveriam, pois a escala de produção de ambos não correspondem às referências expostas pelos presidentes, fora os próprios erros topográficos correspondentes ao período de aperfeiçoamento científico daquele presente momento. Diversas estradas, por sua vez, também não foram projetadas, ora pelos motivos apresentados acima, ora pela falta de espaço na escala da vetorização realizada.

Todavia, as estradas que não foram projetadas no Mapa II não interferem na qualidade da análise, uma vez que são mais aquelas que contribuem para o desenvolvimento da economia cafeeira ao Sul e açucareira ao Norte. Em suma, as estradas se multiplicaram, modificaram as

tecnologias empregadas para suas realizações, mas suas funções político-econômicas permaneceram.

Outro fator de análise sobre a utilização das fontes está nas tabelas apresentadas quanto à coleta tributária. A digitalização dos relatórios dos presidentes de província facilitou o ritmo da pesquisa, mas prejudicou em sua análise quantitativa mais precisa, uma vez que o tamanho dos tipos os quais foram utilizados para a formação das planilhas dos relatórios são de pequeno tamanho e, frente ao desgaste e a quantidade de documentos, a digitalização tornou impreciso o reconhecimento de determinados números, exigindo do pesquisador a maior análise com base em padrões numéricos. Desde já lhes peço desculpas pelas margens de erro.

No capítulo I, intitulado *Fundamentos da intelectualidade*: os saquaremas enquanto políticos práticos, busco compreender as principais engrenagens do pensamento filosófico saquarema, tocando em dois pensadores que são avaliados como mais importantes por Ilmar Mattos: Thomas Hobbes e Jeremy Bentham. As visões de mundo utilizada por ambos, de forma bastante particular, porém de crucial importância para a organização política do mundo ocidental desde a modernidade, teriam contribuído para a base teórica que foi capaz de dar sustento prático aos saquaremas e conservadores para realizarem seus feitos.

As ideias de fortalecimento do soberano com base na organização social em favor ao seu governo e segurança, pautados na defesa das autoridades institucionais, legalmente protegidas por forte e minuciosa legislação, seriam a síntese extraída da mistura teórica entre a ideia de soberania hobbesiana e o utilitarismo pregado por Bentham. Seriam eles dois grandes nomes que compuseram a grande listagem de intelectuais utilizados para a formação do Direito Administrativo brasileiro, voltado quase que exclusivamente para a construção da ordem social e sua naturalização.

No capítulo II, *Institucionalização e mapeamento social*: a organização dos planejamentos das obras e seu envolvimento na sociedade civil em desenvolvimento, a tentativa mais sólida de organização de um sistema que desse conta de desenvolver as estradas que cortassem a província estava na Diretoria de Obras Públicas. Nela, a união de grandes engenheiros e seus aprendizes organizava o campo dessa ciência, vinculando-a aos projetos político conservadores, tanto no emprego de técnicas novas para melhores estradas, quanto no mapeamento das áreas de maior interesse para a expansão das plantações de café, seja enquanto terras produtivas e devolutas, seja enquanto membros da sociedade civil dispostos em se aproximar do jogo político existente por entre os proprietários de terras e escravos.

No capítulo III, *Mata fechada*: as obras como espaços de controle político, econômico, territorial e civilizatório, é explorada com mais precisão o sentido da construção das obras públicas na província, apresentando grandes diferenças que ocorreram entre os anos de 1830 e 1840, apontando para suas influências nessas obras ao longo dos anos de 1850. A análise cartográfica exigiu maior aprofundamento nos assuntos referentes às municipalidades, que revelaram profundas diferenças entre formas de produção existentes na província, vinculadas ao mesmo modo de produção escravista.

Capítulo I: Fundamentos da Intelectualidade: os saquaremas enquanto políticos práticos

1.1: Formação das bases estruturais para o pensamento político saquarema.

A ideia desta pesquisa veio a partir dos estudos para a montagem do trabalho final de graduação da Universidade Federal Fluminense, em 2012. Ao estudar a construção do poder tributário² como uma das formas de construção do Estado, podemos perceber, em cima das leituras de Ilmar Mattos (1990), que o pensamento conservador se destaca no período do Regresso e se diferencia do pensamento dos ditos Liberais por seguirem, de uma maneira geral, as visões de Thomas Hobbes e de Jeremy Bentham.

Tais autores servirão de base para um olhar mais preciso sobre a maneira de pensar politicamente, assim como a atuação prática, do grupo político saquarema. É preciso ressaltar que foi necessário fazer uma seleção de fontes e objetos a serem apresentados aqui. Para o desenvolvimento de um trabalho historiograficamente coerente, seria preciso também apresentar as origens do pensamento político do Partido Liberal, sobretudo com relação às suas ações de oposição ao governo.

Entretanto, tal investigação aprofundaria a análise de tal forma que seriam necessárias novas fontes de estudo, assim como outras oportunidades de apresentação dos mesmos. Além disso, mediante a ampla disponibilidade de documentação para a investigação, meu foco está entorno dos discursos ministeriais, principalmente nas pastas imperiais, e nas análises sobre obras públicas feitas pelos presidentes da província do Rio de Janeiro nos anos de 1840.

Compreendendo que os Ministérios concentram os quadros mais importantes para a construção da hegemonia saquarema, Hobbes salienta que um “ministro público é aquele que é encarregado pelo soberano (quer seja um monarca ou uma assembleia) de qualquer missão, com autoridade, no desempenho dessa missão, para representar a pessoa do Estado” (HOBBS, 1979, p. 82). Os presidentes de província, por sua vez, além de serem a representação imperial desencadeada pelo Ato Adicional de 1834, também são quadros de atuação mais direta no poder

²Além do trabalho final de curso, esta pesquisa também deu origem ao artigo *Tributos no Rio de Janeiro Imperial: meios de consolidação do projeto político Saquarema*. Publicado em 2013 pela revista eletrônica Revista Cantareira. Link: <http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=985>

provincial, utilizando as províncias como seus laboratórios para a construção dos projetos políticos respectivos às suas causas partidárias³.

Também é preciso compreender que as obras públicas são apresentadas aqui como *modus operanti* da mentalidade governativa que está tomando cada vez mais corpo no Império do Brasil. Elas expõem, segundo os relatórios presidenciais, um método de aproximação sobre o Estado e a vida civil de tal forma que o governo busca constante legitimação sobre a sociedade, principalmente nas regiões de importância mais imediata para a expansão da econômica cafeeira.

Em outras palavras, as obras públicas são vistas aqui como parte do conjunto de estruturas utilizadas pelos saquaremas para a ampliação de seus domínios dentro do espaço de possíveis para a construção de um forte e integrado sistema simbólico de poder. Essa parte será analisada com mais precisão na conclusão e em tópico destinado especificamente para as obras públicas.

Sabendo que a utilização desses dois autores não foi feito a partir de algo descontextualizado, percebemos que os teóricos que serviram de base para o fundamento do pensamento conservador saquarema exemplificam o quanto estes indivíduos estavam imersos em um conjunto de redes de ideias e ideologias. Não apenas eles, mas também todos seus adversários e inimigos políticos.

A base principal que se revela a partir dos dados estudados até então é a da construção de conhecimento sobre os fundamentos liberais desenvolvidos filosoficamente pelos pensadores iluministas e seus sucessores. Tendo sua difusão mundial pelas duas revoluções que se inspiram em seus escritos, o rompimento da típica vida aristocrática e religiosa construídas na base feudal para o desenvolvimento das relações sociais, políticas e econômicas pautadas na ética, na moral e na ciência racionalizada são trazidas para o Brasil na segunda metade do XVIII e no XIX e instituídas gradualmente ao longo desse século, principalmente sob as peculiaridades existentes na vida pública e privada do Império do Brasil.

Dessa forma:

Fundadores e consolidadores do Império do Brasil tinham os olhos na Europa e os pés na América – eis o segredo da trajetória de individuação de uma classe, e que se revestia da forma da construção de um ‘Corpo Político’ soberano.

(...)

³ Sobre a exposição desse projeto na ação tributária, ver MARASCHIN, G. A. *Tributos no Rio de Janeiro Imperial: meios de consolidação do projeto político saquarema*, em <http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=985>.

Os olhos na Europa porque tinham como ideal erigir um Império soberano, à semelhança dos estados nacionais europeus. Tendo como referencia a antiga metrópole, pugnaram por uma igualdade que tanto repelia a subordinação colonial quanto almejava o reconhecimento do Império ‘como Reino irmão e como Nação grande e poderosa’. Reclamaram um lugar na Civilização, por se considerarem também filhos da Ilustração.

Os pés na América porque ameaçados pela ‘nova metrópole’. A cada investida da política britânica, no sentido de uma ação geral e comum para a extinção do tráfico negreiro intercontinental, tornava-se necessário marcar a singularidade deste Reino americano, enfatizando que ‘a África civiliza’. Afirmavam que no conjunto da civilização, constituíam uma cultura singular, como a própria Monarquia – ‘flor exótica na América’. (MATTOS, 1990, p. 126).

Assim sendo, as ideias da Ilustração aqui presentes, apesar de se pautarem sobre o Iluminismo mais conservador, desenvolvido pela intelectualidade portuguesa com base no iluminismo italiano, “era essencialmente reformismo e pedagogismo. Seu espírito não era revolucionário, como o francês; mas essencialmente progressista, reformista, nacionalista e humanista. Era o Iluminismo italiano: um iluminismo essencialmente cristão e católico” (CARVALHO, 2008, p. 67).

Esse momento da intelectualidade esclarecida apresentada por Carvalho é situada na entrada das ideias das luzes por meio da administração pombalina, na segunda metade do século XVIII. O período de recorte desta pesquisa trabalha a intelectualidade quase um século depois e restrita ao pensamento conservador, mas em termos de continuidade, a Universidade de Coimbra, principal ponto de propagação da linha iluminista citada acima, foi o espaço de formação de parte da intelectualidade conservadora no Império do Brasil e suas bases científicas foram os alicerces da construção dos principais espaços de ensino superior brasileiros no período estudado.

A repulsa pelo iluminismo francês, revolucionário e questionador da Autoridade, surge como fator de desenvolvimento do conservadorismo brasileiro e a legitimação com base nos filósofos que atrelem a moral, a ética e a razão à necessidade de existir um Estado soberano inspirado na estrutura monárquica e parlamentar britânicas. Dessa forma, a Revolução Francesa surge como ponto de inflexão, um fator importante para o desenvolvimento dos projetos políticos das nações ocidentais ao longo do século XIX e início do XX.

Para Eric Hobsbawn:

A Grã-Bretanha forneceu o modelo para as ferrovias e fábricas, o explosivo econômico que rompeu com as estruturas sócio-econômicas tradicionais do mundo não europeu; mas foi a França que fez suas revoluções e a elas deu suas ideias, a ponto de bandeiras tricolores de um tipo ou de outro terem-se tornado o emblema de praticamente todas as nações emergentes, e a política europeia (ou mesmo mundial) entre 1789 e 1917 foi em grande parte a luta a favor e contra os princípios de 1789,

ou os ainda mais incendiários de 1793. A França forneceu o vocabulário e os temas da política liberal e radical-democrática para a maior parte do mundo. A França deu o primeiro grande exemplo, o conceito e o vocabulário do nacionalismo (...). A ideologia do mundo moderno atingiu as antigas civilizações que tinham até então resistido as ideias europeias inicialmente através da influência francesa. Esta foi a obra da Revolução Francesa. (HOBSBAWN, 2001, p.p. 71 – 72).

Ela impactou na forma de interpretação do mundo, na composição de uma ordem social, seus espaços de convivência e, portanto, na estruturação da política. Na formação do Estado brasileiro, construir um projeto político que reflete aspectos claramente liberais, mas aproximando-se do tradicionalismo português, italiano e inglês como meio de impedir o desenvolvimento do pensamento iluminista francês, visto como bárbaro e anárquico, é também resultado dos rumos que seus agentes históricos tomaram ao observar o que faz sentido para ordem social que desejavam construir.

Em outras palavras, ela se tornou o divisor de águas no tempo histórico, separando aqueles que queriam desenvolver o progresso e a modernização com base na tradição dos que queriam – ou pensavam que queriam – reconstruir a sociedade a partir de uma nova contagem cronológica. Em suma, ambos os lados se enaltecem enquanto civilização e desqualificam o inimigo de déspota ou anárquico, arcaico ou bárbaro, dependendo da posição ideológica.

Por outro lado, suas influências estão claras para a nova formação dos Estados e das políticas presentes no mundo ocidental. A repulsa pelas ideias revolucionárias desenvolveu nos conservadores, sob a liderança saquarema, a visão pessimista sobre os perigos que os ideais franceses revolucionários poderiam trazer a uma nação, principalmente uma nação escravocrata.

Entretanto, eram partidários da composição administrativa do Estado com base nas ideias Iluministas – algumas francesas – tais como a divisão em três Poderes (boicotado pela criação do Poder Moderador, mas que se tornou principal ponto de disputa política no Segundo Reinado) e a moralização da sociedade como principal patamar da formação política, o que nos remete à citação anterior de José Murilo de Carvalho sobre o reformismo e o pedagogismo. Dentro das leituras que focam o processo confuso e gelatinoso de construção do Estado brasileiro nas décadas de 1840 e 1850, na maioria dos casos é exemplificado como ponto interessante o foco do governo conservador em desenvolver a educação pública brasileira. Nos próprios relatórios dos presidentes de província do Rio de Janeiro é possível perceber a necessidade em se aumentar o número de seminários e seminaristas dentro da província, buscando fornecer todas as assistências possíveis às cadeiras educacionais, principalmente nas disciplinas de catequese, ciências matemáticas e línguas.

A formação do pensamento político desses proprietários, em geral, estava diretamente atrelada ao fenômeno ocidental de reflexão a respeito do Estado. O Império do Brasil sobrevivia às guerras de independência de causa republicana na América Hispânica, conseguindo manter a unidade territorial através do fortalecimento da imagem real com a criação do Poder Moderador.

Desestabilizadas as monarquias absolutistas presentes na Europa pelo avanço do carro napoleônico surge a necessidade de se reconfigurar as relações existentes no modelo de Estado Nacional que existia para os ocidentais até o momento. Se nas Américas os conflitos bélicos ocorriam para a melhor definição geopolítica desses Estados e na Europa a burguesia buscava tornar esse aparelho governativo cada vez mais ao seu favor, restava ao Brasil a reflexão de seu posicionamento enquanto país e nação em construção.

Somente com o fim do século XIX e os primeiros anos do XX, marcados pela formação de dois novos Estados Nacionais – Alemanha e Itália – é que as reflexões a respeito das transformações nas relações sociais passaram a ganhar maior consistência analítica e investigativa. Gramsci passa a fazer parte daqueles que conseguem enxergar em Nicolau Maquiavel o grande pensador renascentista que seria capaz de fornecer as pistas para a compreensão das modificações existentes no Estado ocidental até então.

Maquiavel, à parte os estudos mais estritamente históricos ou acadêmicos, torna-se, na Europa daqueles anos, um ponto de referência obrigatório para todos os que, sob vários títulos, refletem sobre a natureza da política, sobre os traços que a distinguem dos outros âmbitos da ação humana (...). E por esta via a lição de Maquiavel, o primeiro teórico da política dos tempos novos, tornava-se de premente atualidade, sob o duplo perfil seja da reconstrução da gênese da modernidade, seja da natureza e do destino da política no tempo presente (IZZO, 2010, p. 340).

O pensador florentino, portanto, via o Estado enquanto política, ou seja, enquanto conjunto de relações sociais que definem o que é o poder público. Separava interesses pessoais, vistos como prejudiciais ao interesse da nação, uma vez que criava privilégios sobre determinados indivíduos, ou famílias.

Deveria prevalecer o interesse da sociedade com base na atitude do Príncipe e seu posicionamento enquanto representante do Estado em plena soberania. Para Gramsci, nas primeiras décadas do século XX a Europa havia perdido sua hegemonia em favor do americanismo, forma produtiva de cunho capitalista inteiramente nova e que conseguiu, principalmente após a Primeira Guerra Mundial, a se tornar a base da reorganização das forças produtivas a nível mundial.

Todavia, o período de hegemonia europeu é justamente o que estamos estudando nesta pesquisa e aqui o conjunto de fatores peculiares das independências americanas e na formação de seus Estados estariam por desenvolver diferentes formas de organização sócio-política com base nas já existentes dentro da Europa, desenvolvendo espelhos retorcidos. A ideia de nação aqui presente era mais complexa e delicada, apesar de as organizações de produção econômica estarem em acordo com a manutenção das relações que descendiam das coloniais.

O nacional, no sentido em que emerge da revolução burguesa, identificando soberania da *nação* com Estado soberano, era um projeto a ser inventado na América Latina, na medida em que não repousava sobre antecedentes históricos que levassem a identificar, necessariamente, as divisões administrativas dos Impérios ibero-americanos como Estados nacionais emergentes. Não existiam, aí, nem burguesias ascendentes disputando a hegemonia no interior de formações sociais identificadas com as *nações* a configurarem mercados nacionais (...), nem nobrezas ameaçadas em suas *liberdades* tradicionais e hegemonias, que identificassem a defesa destas com o interesse da *nação*, entendida como conjunto de liberdades diferenciadas interdependentes (...), ou, ainda, não despontavam alianças de classe combinando, de forma variada, as matrizes básicas referidas (JANCSÓ, 2001, p.p. 3-4)

Em suma, o desenvolvimento da nação, para os novos países ibero-americanos, era sinônimo de soberania do Estado e recrudescimento de suas forças políticas para o fortalecimento dos grupos dominantes. A ausência de sociedade civil sólida e tradicionalmente pautada nas disputas internas das classes sociais garantiram aos donos do poder, já constituídos através da concentração de renda e desigualdades sociais implantadas do Antigo Regime, a construção própria do aparelho estatal e sua proteção institucional.

Isso corrobora com as peculiaridades desses processos de independência e de construção de Estados, pois se pautam no fortalecimento burocrático em primeiro momento, para depois haver acúmulo suficiente para a ampliação da sociedade civil. No caso brasileiro, o Estado soberano, sinônimo de nação, foi representado a partir de uma monarquia e um império que constituíram os caminhos para a desconstrução dos limites impostos por Portugal sobre aspectos cruciais para o desenvolvimento de uma sociedade civil em maior grau, como a proibição das manufaturas e o estabelecimento de terras proibidas, por exemplo.

Sobre essa última, veremos adiante que a abertura dessas terras, no Rio de Janeiro, proporcionou a rápida colonização dos espaços que compuseram o Vale do Paraíba, através da realocação de determinadas forças produtivas que se desenvolveram com a chegada de D. João VI e o processo de independência e que iniciaram um processo opulento de abertura de caminhos que, futuramente, serviriam de rascunho para o desenvolvimento das estradas. Esse processo de desenvolvimento tardio e invertido da sociedade civil brasileira teve como consequências um crescimento monitorado pela classe dominante.

A integração orgânica do universo colonial ibero-americano e, em particular, do brasileiro, na lógica geral do Antigo Regime, não significa, porém, que aí se tenha verificado a reprodução fiel dos mecanismos sociais, políticos e econômicos da matriz europeia da crise. Pelo contrário, o que se nota, na maior parte das vezes, é a adequação de instrumentos arcaizantes de controle político, resultantes das diferenças das formações sociais a cujo ordenamento se destinavam (Idem, *Ibidem*, p. 5).

É de se concordar, em um primeiro momento, da herança colonial e das estruturas administrativas lusitanas presentes nos primeiros passos organizativos do poder público brasileiro. Entretanto, devemos compreender que o período que compreendeu imediatamente a Abdicação, em 1831, marcou a autonomia política dos grupos nativistas que disputaram entre si seus respectivos projetos de Estado e como a relação entre poder público e privado deveria ser direcionada para a construção do Império do Brasil.

Por isso o estudo sobre Maquiavel dentro da perspectiva gramsciana se torna essencial para o entendimento do rompimento existente entre o Segundo Reinado com as primeiras três décadas do século XIX. “Maquiavel é a expressão altíssima de uma ideia da política e do ‘político’ que tem como centro a territorialidade e se nacionaliza” (IZZO, 2010, p. 347), isso significa dizer que devemos entender que a construção prática do Estado brasileiro, principalmente concentrada nas mãos dos saquaremas, está baseada no fortalecimento da ideia de Estado soberano/Nação, buscando definir seus aspectos territoriais como aqueles capazes de unir a diversidade político-cultural e econômico-cultural das antigas terras do império luso em um império de caráter tropical.

Dessa maneira, esforços são traçados para a conscientização e regularização das ideias necessárias para se atingir um caráter nacional-popular eficaz em construir a unidade territorial e garantir a soberania do Poder Moderador para, aí sim, iniciarem o processo hegemônico. É válido ressaltar, mais uma vez, que frente à grande quantidade de intelectuais apresentados como base filosófica para as disputas entre os grupos dominantes para seus objetivos, foram escolhidos aqui Thomas Hobbes e Jeremy Bentham, por serem provados, dentro da lógica de Ilmar Mattos, a qual esta pesquisa se baseia; serem os nomes de maiores destaques para serem analisados.

1.2: Do pensamento hobbesiano:

Em *O Tempo Saquarema* (1990), Ilmar Mattos diferencia liberais e regressistas a partir das análises de debates e discursos proferidos na Câmara dos Deputados e nas Assembleias Legislativas do Rio de Janeiro. Na principal diferença entre eles, o historiador categoriza de forma sucinta as características político-filosóficas de ambos.

Se, para os liberais, defender “uma certa área mínima de liberdade pessoal que não devia ser absolutamente violada, sob o risco de o despotismo se instalar” (MATTOS, 1990, p. 146), para os Regressistas estavam “aqueles que argumentavam ser necessário ampliar a área de controle centralizado e reduzir a do indivíduo, como condição da própria preservação deste” (MATTOS, 1990, p. 146). A respeito dessa preservação, o principal método era garantir a paz interna como forma de construir a Soberania⁴, que por sua vez se apresentava na forma do Estado Imperial.

Os Regressistas, ao observarem a necessidade de fortalecimento da Soberania, atribuíam na prática política o princípio da razão, vista sob a ótica hobbesiana. Nesse termo, a razão é uma construção humana, constituída de moral, apetites, paixões e desprezos, que trazem à tona a utilização das ciências – principalmente as matemáticas – como método de cálculo dessas emoções e da ação política da hegemonia⁵.

Sendo assim:

O uso e finalidade da razão não é descobrir a soma e a verdade de uma ou várias consequências afastadas das primeiras definições, e das estabelecidas significações de nomes, mas começar por esta e seguir de uma consequência para outra. Pois não pode haver consequência da última conclusão sem a certeza de todas aquelas afirmações e negações nas quais se baseou e nas quais foi inserida (...) do mesmo modo no raciocínio de todas as outras coisas, aquele que tira conclusões confiando em autores e não as examina desde os primeiros itens em cada cálculo (...) perde o seu esforço e nada fica sabendo; apenas julga que sabe. (HOBBS, 1979, p. 20).

O esforço é mostrado como a força para a construção da razão e esta como a conclusão de um desejo. Em um patamar político, a Soberania corresponde ao desejo da facção política e a razão o combustível de sua prática política-filosófica. Dessa maneira, podemos perceber que

⁴O conceito de Soberania aqui apresentado é o mesmo que apresentado por Hobbes, ou seja, a permanência do poder do governante dentro do Estado e por suas estratificações sociais, alimentada por parte da liberdade dos indivíduos para que esses convivam em segurança, na forma de súditos.

⁵O conceito de hegemonia aqui presente se diferencia do conceito de Soberania, pois é construído sob a ótica de Antônio Gramsci. Por hegemonia, podemos entender a ampliação máxima que os grupos dirigentes da sociedade política possuem sobre as diversas instituições tanto de formação educacional e política, quanto econômica na sociedade civil. Ver mais em PIÑEIRO, Théo Lobarinhas, SARAIVA, Luiz Fernando. Compreender o Império: Usos de Gramsci no Brasil no século XIX.

a metodologia dos quadros saquaremas não se resume a uma atuação igualitária com outros grupos do Partido Conservador, mas se constitui em uma metodologia de prática ativa e radical, construindo liderança, desenvolvendo hegemonia e, assim, a Soberania.

Entretanto, a socióloga Wilma Peres Costa também afirma que a “função hobbesiana” do Estado seria “a de viabilizar a convivência entre os agentes privados, moderando, arbitrando e impedindo que ela se destrua na ‘guerra de todos contra todos’” (COSTA, 1996, p. 28). Para ela, o “Estado também tem o papel de garantir as relações ‘horizontais’ da sociedade, as que se processam no interior das camadas sociais dominantes” (COSTA, 1996, p. 28).

Além do mais, a razão também se apresenta como aquela que deve tornar dominante um conjunto de características morais e éticas específicas dentro do próprio aparelho estatal. Porém, para que isso ocorra, é preciso que o esforço utilizado pela classe política tenha como principal ponto a inserção de seus quadros em diversos espaços no campo da política, tomando posição de disputa e aumentando os tensionamentos nesses espaços, estimulando, assim, a correlação de forças.

No caso dos saquaremas, os espaços de disputas são institucionalizados, ao contrário dos liberais que utilizam a rua como forma de ação política e o respeito à individualidade da propriedade privada (MATTOS, 1990, p.p 133 - 138). Então, a manifestação desses conservadores se torna explícita e objetiva quando presente dentro das instituições construídas e oficializadas para o debate e enfrentamento políticos, tais como Assembleia Geral Legislativa, Câmara dos Deputados e Assembleias Legislativas Provinciais.

Sendo assim, é perceptível que estamos tratando de uma composição ideológica, ou seja, as “ideologias, por oposição ao mito, produto coletivo e coletivamente apropriado, servem interesses particulares que tendem a apresentar como interesses universais, comuns ao conjunto do grupo” (BOURDIEU, 1989, p. 10). Ela ocorre quando encontramos um grupo cada vez mais organizado politicamente, hierarquizando de forma intelectual (formação intelectual) e material (composição de classe e acúmulo de capital político no império) os componentes políticos dentro desses espaços de poder.

Um dos principais pontos dessa disputa está no convencimento da universalidade de sua visão de mundo, quer dizer, atribuir à visão social de um grupo cada vez mais razão ao que eles enxergam como a organização de modos de produção. Dessa maneira:

A autoridade que fundamenta a eficácia performativa do discurso sobre o mundo social, a força simbólica das visões e das previsões que tem em vista impor princípios

de visão e de divisão desse mundo, é um *percipi*, um ser reconhecido e reconhecido (*nobilis*), que permite impor um *percipere*. Os mais *visíveis* do ponto de vista das categorias de percepção em vigor são os que estão mais bem colocados para mudar a visão mudando as categorias de percepção. Mas, salvo exceção, são também os menos inclinados a fazê-lo (BOURDIEU, 1989, p. 145).

Os defensores da ordem escravocrata, descendente e facilmente confundidos como percussores da organização social colonial, tinham os seus pontos vitais políticos concentrados em um Estado centralizado e na organização produtiva escravocrata, significando que ambos deveriam ser constantemente legitimados a partir da acumulação de capital simbólico e sua reafirmação dentre os sistemas simbólicos de poder. Uma vez detentores da razão simbólica no campo da política, os saquaremas se mostraram capazes de “mudar a visão mudando as categorias de percepção”, principalmente ao longo da década de 1850, onde conseguiram incorporar parte de seus adversários político para o projeto centralizador.

O professor Geraldo de Beauclair, quando afirma na introdução de sua obra, *A Construção Inacabada*, da simplicidade existente nas exigências administrativas dos magistérios, nos permite perceber que a construção de um relatório administrativo também tinha a função de registrar um posicionamento político e ideológico. Em suma, se afirmamos que o político conservador e, sobretudo o saquarema, observava que a administração nacional tinha que seguir a utilização de uma razão específica que objetivava um Estado forte e soberano, conseguimos encontrar tais posicionamentos nos relatórios.

Segundo o ministro do Império José Ignacio Borges, à respeito das rebeliões proferidas no Império após o Ato Adicional de 1834:

Do emprego e sucesso dessas forças [envio de tropas de Santa Catarina e São Paulo para combater o avanço farroupilha] ainda não temos positivas novas; mas sabemos já que a sua chegada reanimou os espíritos dos defensores da Lei, atenuou as ambições dos fracciosos, fracionou o seu número(..); resultado infalível de todas as sedições criadas pela ambição e preversidade de uns poucos indivíduos, alimentados por pouco tempo pela credulidade ou covardia de outros (...). (Relatório do Ministro do Império, 1835, p. 4).

Não obstante, encontramos o termo *Lei* em outros momentos de outros ministros, constantemente alternado ou como um termo voltado para simbolizar a vitória da fração governista – sempre vangloriada sobre aqueles dominados pela “ambição e perversidade” – ou como aquele que venha a garantir o caminho civilizatório dos habitantes brasileiros. No relatório de 1841, do ministro Candido José de Araújo Viana, já conseguimos ver em toda a página 4 a descrição quase que em escárnio sobre o fracasso da rebelião paulista de 1841-1842, oriunda da “ambição desenfreada, o espírito de vingança e um inveterado e mal disfarçado

desejo de exagerar o elemento democrático da nossa Constituição” (Relatório do Ministro do Império, 1841, pp. 3-4).

Precisamos atentar para a forma como o ministro – assim como diversos outros políticos da fração conservadora – se expressa, com o intuito de denegrir cada ação rebelde como imoral. No outro lado da moeda, a ação daqueles que lutam em prol do governo, sejam populares ou não, garantiram que “em poucas semanas e depois de pequena resistência, a *Autoridade legítima* estava restabelecida em todos os pontos antes dominados pela rebelião” (grifo meu). (Idem, *Ibidem*, p. 4).

Além disso:

Além das somas enormes, que só despendem com o Exército e a Marinha e com os objetos imediatamente aplicados para o restabelecimento da *ordem*, é necessário que se concedam Pensões aos *defensores da Lei*, ou às suas famílias, quando pelas feridas recebidas em combate se impossibilitam de prover à sua subsistência, ou perdem a vida. A *Nação* não pode deixar de condoer-se da sorte daqueles que por ela se sacrificam. (Grifos meus) (Idem, *Ibidem*, p. 6).

Lei, Autoridade, ordem, defensores da Lei e Nação, portanto, fazem parte do conjunto linguístico que simboliza o método utilizado para conseguir expressar nos debates institucionais os objetivos de determinada classe política. Sendo assim, retomando à nossa análise sobre a razão hobbesiana:

Por aqui se vê que a razão não nasce conosco como a sensação e a memória, nem é adquirida apenas pela experiência, como a prudência, mas obtida com esforço, primeiro através de uma adequada imposição de nomes e, em segundo lugar, através de um método bom e ordenado de passar dos elementos, que [também] são nomes, a asserções feitas por conexão de um deles com o outro, e daí para os silogismos, que são as conexões de uma asserção a outra, até chegarmos no conhecimento de todas as consequências de nomes referentes ao assunto em questão e é isto que os homens chamam *ciência*. (Grifo meu) (HOBBS, 1979, p. 21)

Portanto, a razão utilizada por esses homens permeava uma peculiaridade: a mistura de uma administração constantemente marcada por um caráter científico e a garantia do sucesso da mesma a partir do controle ético-moral. Logo, aqueles termos anteriormente mencionados são nomes calculados, carregados de sentido, perspectivas e estratégias que se apresentam como representantes da política centralizadora, com fortalecimento do Estado Imperial – principalmente nos setores Legislativo e Judiciário – para o desenvolvimento civilizatório da sociedade brasileira no que tange o avanço daqueles que vivem no *Litoral* para o resgate dos habitantes do *Sertão* (MATTOS, 1990, p.p 33 – 40).

Não obstante, a atuação institucional é necessária se levarmos em conta que a construção civilizatória – sob essa ótica - se faz, principalmente, através da composição de um governo

centralizado (ELIAS, 1994). A busca constante em deixar sob o olhar do Soberano todas as ações públicas que venham a garantir a paz interna e a segurança dos indivíduos corresponde, nesse caso estudado, em colocar sob a vigilância do Estado todas as estruturas que venham a aproximar a Autoridade da sociedade civil.

Dessa forma, é necessária a presença cada vez maior de funcionários públicos para trabalharem no corpo burocrático e nos setores operacionais de formação da mentalidade social e na defesa da propriedade privada vinculada à manutenção desse mesmo Estado. São esses funcionários, chamados por Hobbes de “ministros públicos”, que estão a postos para legitimar a ação dos grupos dirigentes que dão forma ao Estado.

No caso de só uma parte, ou província, tanto um monarca como uma assembleia soberana podem entregar sua administração geral a um governador, lugar-tenente, prefeito ou vice-rei. E também neste caso todos os habitantes dessa província são obrigados a fazer tudo quanto ele ordenar em nome do soberano e que não seja incompatível com o direito do soberano. Porque esses protetores, vice-reis e governadores só tem como direitos aqueles que dependem da vontade do soberano. E nenhuma delegação de poder que lhes seja feita poder ser interpretada como uma declaração da vontade de transferir a soberania, sem que haja palavras expressas e evidentes para tal fim. E esta espécie de ministros públicos assemelha-se aos nervos e tendões que movem os diversos membros de um corpo natural. (HOBBS, 1979, p.p. 82-83).

Lê-se, novamente, “que não seja incompatível com o *direito* do soberano” (grifo meu), o que leva a crer que não só os ministros, mas também os presidentes de províncias também são os representantes da Soberania. A isso se explica o porquê de o presidente de província ser escolhido diretamente pelo Poder Moderador, assim como o Conselho de Ministros, pois ambos foram construídos de forma a trabalharem a Soberania em escala ampla, como podemos ver na fala do presidente da província do Rio de Janeiro, Joaquim José Rodrigues Torres, futuro Visconde de Itaboraí:

Vosso exemplo, Legisladores, pode servir de estímulo aos nossos compatriotas. Vós lhes mostrareis por certo o majestoso espetáculo da concórdia dos Cidadãos, que sabem esquecer quaisquer dissentimentos políticos para, reunidos, oferecerem à Pátria o tributo de suas lucubrações (RPP, 1835, pp. 34-35).

Porém, a Soberania também é a representação do ministro público e através do serviço público na sociedade para a garantia da liberdade segura. Então, a ampliação estatal está para além da garantia das liberdades individuais e coletivas do homem, também está para o bom convívio pela forte fiscalização estatal a partir do ministro público.

Esses serviços são atuados tanto com os “que tem autoridade para ensinar, ou para permitir a outros que ensinem ao povo seus deveres com o poder soberano, instruindo-o no conhecimento do que é justo ou injusto” (HOBBS, 1979, p. 83) como aqueles “a quem é

concedido o poder judicial”, já que “em suas sedes de justiça representam a pessoa do soberano, e sua sentença é a sentença dele” (Idem, *Ibidem*, p. 83). O poder do soberano, dessa maneira, não estaria na forma despótica exposta pelos membros do Partido Liberal - e, anteriormente, pelos liberais exaltados -, pois possui representantes em diversas estruturas formadoras (BOURDIEU, 1989) que buscam remodelar a sociedade imperial em benefício da presença de um Estado protetor.

Por conseguinte, uma das principais práticas do Estado imperial brasileiro está em criar hegemonia a partir da reorganização institucional da sociedade escravocrata vinculada constantemente a reproduzir *estruturas estruturantes*, quer dizer, sistemas simbólicos que venham a gerar conhecimento e redes de comunicação que criem a necessidade de se reproduzir aquela ordem social. É bem possível, dessa forma, que a fala de Hobbes nos leve a perceber que a autoridade estatal está protegida pela sua própria estrutura reprodutora a partir do poder simbólico (BOURDIEU, 1989).

Em suma, a existência de um Estado centralizado e forte também está fundamentada na construção de estruturas que vão pressionar a composição social brasileira através de representações simbólicas anteriores ao próprio uso da violência:

A percepção do mundo social é o produto de uma dupla estruturação social: do lado ‘objetivo’, ela está socialmente estruturada porque as autoridades ligadas aos agentes ou às instituições não se oferecem à percepção de maneira independente, mas em combinações de probabilidade muito desigual (...); do lado ‘subjetivo’, ela está estruturada porque os esquemas de percepção e de apreciação suscetíveis de serem utilizados no momento considerado, e sobretudo os que estão sedimentados na linguagem, são produto das lutas simbólicas anteriores e exprimem, de forma mais ou menos transformadas, o estado das relações de força simbólicas (BOURDIEU, 1989, p.p 139-140).

Portanto, antes mesmo de combater belicamente os resistentes ao Regresso na década de 1840, era necessário combatê-los linguisticamente ao desqualificar suas ações políticas perante a sociedade política, ou seja, ao meio institucional. Por isso que, às falas anteriormente citadas dos ministros do império e às fontes analisadas por Ilmar de Mattos expõem a desqualificação política dos combatentes da década de 1840 para meros rebeldes, em prejuízo da atribuição revolucionária.

De fato, a Soberania “era constituída tendo como referência principal a própria sociedade (...) e fazia do Soberano ou do Poder o responsável pela manutenção da paz e da ordem, outorgando-lhe um monopólio: o *monopólio da responsabilidade*” (grifo do autor) (MATTOS, 1990, p. 148). Retomando o ponto sobre a Revolução Francesa enquanto ponto de inflexão histórica, para Ariane Patrícia Ewald, a mudança sobre a visão da sociedade ocidental após o

processo revolucionário “obrigou-nos a decidir uma nova maneira de ser (...). Deixou, sem dúvida, a certeza de que o homem poderia, real e concretamente, converter-se no artífice do seu próprio destino e que este empenho, deveria advir do esforço de *muitos*” (EWALD, 1996, p.p. 3-4).

Em suma, o Estado não possui como objetivo a construção de um poder despótico, mas sim centralizador, que tenha por intuito criar esferas de poder hierarquizadas em torno de si mesmo, onde as disputas políticas devam gerar aqueles indivíduos ou grupos políticos que meritocraticamente sejam reconhecidos em estarem presentes no centro desse círculo de poder e atuar em prol da Soberania. Dessa forma:

A classe dominante é o lugar de uma luta pela hierarquia dos princípios de hierarquização: as facções dominantes, cujo poder assenta no capital econômico, tem em vista impor a legitimidade da sua dominação quer por meio da própria produção simbólica, quer por intermédio dos ideólogos conservadores os quais só verdadeiramente servem os interesses dos dominantes *por acréscimo*, ameaçando sempre desviar em seu proveito o poder de definição do mundo social que detém por delegação; a fração dominada (...) tende sempre a colocar o capital específico a que ela deve a sua posição, no topo da hierarquia dos princípios de hierarquização (BOURDIEU, 1989, p. 12).

Portanto, o Estado Imperial é aquele conjunto institucional que concentra os grupamentos sociais formadores de condutas que ao mesmo tempo em que exploram seus súditos para reforçar a Ordem, a Lei e a Autoridade; também são aqueles que estão preocupados em enquadrar seus indivíduos dentro da visão de cidadania que se adéqua melhor na sobrevivência desse mesmo Estado. Temos, novamente, o Visconde de Itaboraí, um dos elementos da *Trindade Saquarema*, em seu relatório enquanto presidente de província do Rio de Janeiro em 1835, alertando sobre os perigos da tirania em um “Estado [que] impusesse a seus membros obrigações sem lhes dar ao mesmo tempo meios de as bem conhecer e cumprir” (RPP, 1835, p. 6).

Esta fala também nos remete a pensar sobre a integração entre os conceitos de Soberania e Liberdade que estariam presentes na metodologia conservadora. A priori, essa integração, assim como a atuação da Autoridade e o uso da Razão, deve, por excelência, compor as relações sociopolíticas do Estado, já que todos esses elementos devem construir o pacto entre o governante e a sociedade como forma de pôr fim à guerra civil e a garantir a segurança da nação.

Porque as leis da natureza (...) por si mesmas, na ausência do temor de algum poder capaz de levá-las a ser respeitadas, são contrárias a nossas paixões naturais, as quais nos fazem tender para a parcialidade, o orgulho, a vingança e coisas semelhantes. E os pactos sem a espada não passam de palavras sem força para dar qualquer segurança a ninguém. Portanto, apesar das leis de natureza (...), se não for instituído um poder

suficientemente grande para nossa segurança, cada um confiará e poderá legitimamente confiar, apenas em sua própria força e capacidade, como proteção contra todos os outros. (HOBBS, 1979, p. 59).

A segurança, portanto, deve ser construída pela força de um consenso imposto, a chamada coerção. Esperar pelo consenso civil é dar chance para a fragmentação da sociedade devido aos apetites e desejos particulares de cada grupo.

Então, o saquarema, ao enxergar grupos políticos exigindo a manutenção da liberdade individual e da livre propriedade privada, devia compreender que tal exigência correspondia na manutenção dos direitos naturais como fortalecimento das paixões humanas, o que levaria à barbárie da lei do mais forte. Isso corrompe a ideia de Liberdade proposta por Hobbes, em que “a liberdade dos súditos está apenas naquelas coisas que, ao regular suas ações, o soberano permitiu (...)” (HOBBS, 1979, p. 74).

Os súditos, por sua vez, seriam todos aqueles que cederam parte de sua liberdade para a composição de um “homem artificial, ao qual chamamos Estado” (Idem, Ibidem, p. 74). Dessa maneira, todos os atos do seu soberano têm como autores os próprios súditos e lutar contra esse soberano constitui injustiça, ainda mais exigindo uma liberdade de estado de espírito, onde “por falta de capacidade de distinguir, tomarem por herança pessoal e direito inato seu aquilo que é apenas direito do Estado” (Idem, Ibidem, p. 75).

1.3. Do utilitarismo:

Primeiramente, o princípio da utilidade corresponde ao pensamento sobre a defesa de ações que são úteis para o desenvolvimento da felicidade e do prazer. É um princípio pragmático, onde a ação deve ser aquela objetiva e voltada para o prazer individual e coletivo.

Por princípio da utilidade entende-se aquele princípio que aprova ou desaprova qualquer ação, segundo a tendência que tem a aumentar ou a diminuir a felicidade da pessoa cujo interesse está em jogo, ou, o que é a mesma coisa em outros termos, segundo a tendência a promover ou a comprometer a referida felicidade. Digo qualquer ação, com o que tenciono dizer que isto vale não somente para qualquer ação de um indivíduo particular, mas também de qualquer ato ou medida de governo (BENTHAM, 1979, p. 4).

A qualificação da ação em reta ou errada está diretamente ligada aos interesses em jogo. Isso significa dizer que, se pelos interesses presentes, determinada ação for considerada como reta e suas consequências forem recebidas como positivas, então o princípio da utilidade classifica essa ação como objetivamente capaz de gerar felicidade. Em frente à falta de consenso, a classificação se baseia no somatório de consequências consideradas retas e outro

voltado para as ruínas e, a partir daí aquela que acumula maior número é a que determina se a ação é considerada como reta ou errada, geradora de felicidade ou dor.

Se em Thomas Hobbes foram encontrados caminhos que viessem a exigir a construção da racionalidade para introduzir uma metodologia que viesse a garantir a soberania do Estado Imperial, o utilitarismo de Bentham vai garantir os meios empíricos para que tal metodologia seja realizada. Além disso, também traz análises mais pragmáticas sobre as relações sociais e os objetivos das leis.

Com Bentham eles aprendiam ainda que o objetivo das leis era restringir, não liberar – 'toda lei é uma infração da liberdade' -, e que esta infração conduzia a um aumento da liberdade, visto que esta não é incompatível com a autoridade, antes com ela se confunde: 'a missão dos governantes consiste em promover a felicidade da sociedade, punindo e recompensando. (MATTOS, 1990, p. 147).

Em primeiro lugar, das forças naturais que envolvem o ser humano estão em maior destaque a dor e o prazer, na visão de Bentham de uma forma geral. Em segundo, o homem, permeado em situações que transitam entre a dor e o prazer, busca constantemente atingir o grau máximo de felicidade individual.

No patamar político, o governo necessita garantir tal felicidade não de uma forma individual, mas sim social, onde através da legislação seja possível garantir o acesso da felicidade para o grupo de cidadãos que existe na sociedade. Isso porque Bentham “quer definir 'comunidade política' a fim de dizer qual é o 'interesse da comunidade' que deve fundamentar todas as deliberações políticas, especialmente as que resultam em legislação” (ARAÚJO, 2006, p. 8).

O interesse da comunidade é resultado da soma dos interesses dos indivíduos sobre determinada ação. Em suma, se determinadas ações contribuem para a felicidade do coletivo, isso significa que só foi possível, porque cada indivíduo receitou consequências positivas daquela ação, classificando-a como reta.

O interesse da comunidade, eis uma das expressões mais comuns que pode ocorrer na terminologia e na fraseologia moral. Em consequência, não é de estranhar que muitas vezes se perca de vista o seu significado exato. Se a palavra tiver um sentido, será o seguinte. A comunidade constitui um *corpo* fictício, composto de pessoas individuais que se consideram como constituindo os seus *membros*. Qual é, neste caso, o interesse da comunidade? A soma dos interesses dos diversos membros que integram a referida comunidade (BENTHAM, 1979, p. 4).

O indivíduo está diretamente ligado ao coletivo, onde o primeiro deve se limitar ao segundo, prevalecendo os interesses da comunidade. Para Hobbes, essa limitação individual seria o mesmo que a limitação da liberdade em prol da soberania. Para Bentham, as definições

de reto e errado estão balanceadas de acordo com os interesses coletivos sendo resultante do acúmulo dos individuais, de acordo com a construção a que podemos chamar de histórica em sua materialidade, pois o que paria sobre o interesse coletivo é reflexo dos anseios comuns da realidade material do próprio ser social.

Cumpra observar que aqui, bem como a seguir, toda vez que falar-mos em consequências, entendemos ocupar-nos das *materiais*. Com efeito, a multidão e a variedade das consequências de qualquer ato são necessariamente infinitas, porem só as materiais são credoras de consideração. Ora, para alguém que encara as consequências – quaisquer que sejam – de um ato na qualidade e com a capacidade de um legislador, só podem ser consideradas como materiais as que consistem no prazer ou na dor, ou as que exercem uma influência na produção da dor ou do prazer (BENTHAM, 1979, p. 18)

Para o saquarema, também é necessária a atuação institucional por ter como resultado o registro das deliberações em forma de leis, sendo isso o que mais importa, pois o resultado da lei é a amostra sobre as observações que os conservadores possuem para a organização do Estado para atingir a felicidade dos cidadãos a partir da medição entre dor e prazer. Além do que “não é possível se conceber um direito sem ao mesmo tempo se conceber um legislador concreto, humano, efetivamente reconhecido como tal (...), que obrigue a sua observação” (ARAÚJO, 2006, p. 12).

Por isso, a legislação se torna quase que um comprovante, uma comunicação jurídica do governo para com os cidadãos. A legislação mostra aos cidadãos os caminhos que o governo toma para garantir a felicidade da comunidade e, a partir daí a aceitação ou repulsa dessa legislação é o medidor do grau de um governo reto ou errado, isso porque para Bentham, a felicidade é medida de acordo com a quantidade de consequências consideradas positivas que determinada ação pode gerar.

Logo, seria possível ao Estado o cálculo do grau de desempenho do governo vigente a partir do nível de felicidade desenvolvido pela comunidade frente à realidade material que ela está vivendo. “Com esse instrumental, é possível verificar se uma decisão governamental é reta. Basta investigar se ela é capaz de oferecer maior felicidade ao maior numero de pessoas que se sujeitam a ela. Desenvolve-se, assim, uma teoria utilitarista da boa legislação” (ROSA, 2010, p. 300).

Ainda em Araújo (2006), Bentham diverge dos conceitos de comunidade política e cidadania de Aristóteles e seu “republicanismo clássico”. Entretanto, se pensarmos na composição e características políticas próprias no Brasil do século XIX, principalmente no Segundo Reinado, podemos analisar que o termo “cidadão” pode ser hierarquizado entre

“cidadãos ativos” e “inativos” (MATTOS, 1990) e também como aquele que se destaca dentro do acúmulo de propriedade privada, principalmente pela quantidade de posse de escravos como fator aproximador de grupos sociais no Brasil (COSTA, 1996).

Além disso, José Murilo de Carvalho, em *A Construção da Ordem* (2007), enxerga que essa cidadania não só se constrói sobre a base escravista, como também se unifica em uma série de fatores, sendo um deles a formação educacional. A formação em torno da faculdade de Direito em Coimbra e, posteriormente, no Brasil, garantiu certa homogeneização das perspectivas e, conseqüentemente, das formas de enxergar a administração pública (CARVALHO, 2007, p. 65).

Gramsci, por sua vez, analisa a importância que o direito tem para a formação do indivíduo da elite social para o reforço da classe dominante:

Se todo Estado tende a criar e manter um certo tipo de civilização e de cidadão (...), tende a fazer desaparecer certos costumes e atitudes e a difundir outros, o direito será o instrumento para essa finalidade (ao lado da escola e de outras instituições e atividades) e deve ser elaborado para ficar conforme a tal finalidade, ser maximamente eficaz e produzir resultados positivos (...). Na realidade, o Estado deve ser concebido como 'educador' na medida em que tende precisamente a criar um novo tipo ou nível de civilização (...). O direito é o aspecto repressivo e negativo de toda a atividade positiva de educação cívica desenvolvida pelo Estado (...). (GRAMSCI, 2007, p. 28).

Portanto, a ligação entre a formação de uma elite com a padronização nas formas do pensamento filosófico e empírico representa a composição da elite senhorial ou, segundo Ilmar, de “cidadãos ativos”. Além do mais, caracterizam um Estado que é resultado da reprodução desse tipo de dirigente que objetiva, sobretudo, a institucionalização centralizada.

Sendo assim, “Bentham era ardente advogado de um Estado nacional unificado, coerente e ágil, livre do localismo e de um aparato governante com múltiplas fontes de comando, dois fenômenos que pensava serem doenças crônicas do governo inglês” (ARAÚJO, 2006, p. 276). O sucesso de um poder descentralizado e de máximo respeito às liberdades individuais acarretava, portanto, no desenvolvimento da felicidade individual e não coletiva, o que o torna o poder furto de motivos antissociais.

Nesse ponto, o motivo antissocial “é aquele, via de regra conforme empiricamente verificável, tende a gerar a minimização da felicidade geral e assim é classificado o desgosto” (ROSA, 2010, p. 301), além de originador de um governo pautado em motivos pessoais que acabam por se construir em torno do personalismo e da “autopreservação”, perdendo sua

habilidade coletiva, tendendo a depender dos desejos e prazeres individuais, tais como o “amor ao poder” (Idem, *Ibidem*, p. 301). Retomando Mattos (1990), encontramos:

O poder fraco era associado aos interesses particulares da Casa. O poder forte, aos interesses comuns e gerais da sociedade; ele era a possibilidade de propiciar a maior felicidade ao maior numero, o que no entender de Bentham, em quem também se inspiravam, era o único critério defensável de bem social. O poder fraco guardava relação com a descentralização, política e administrativa; o poder forte estava relacionado à centralização, e tinha no governo do Estado o seu instrumento natural, o qual não se empenharia em ‘exterminar as famílias’, e sim em impedir as lutas entre elas, em ‘neutralizar suas exagerações’, conforme dissera Nabuco de Araújo na ‘Ponte de Ouro’, em 1853. (MATTOS, 1990, p. 194).

Caindo para a perspectiva gramsciana, a ação governamental saquarema se encaixa na chamada *revolução restauração*, onde o meio de construção da hegemonia se concentra na organização pactual das frações da classe dirigente, sob uma única linha política a qual visa restaurar o princípio monárquico e a *moeda colonial* (MATTOS, 1990) como fatores modernizantes. Adaptando ao princípio da utilidade, teríamos, portanto, a prática governamental (leia-se “legislativa”) de administrar de forma adaptada à realidade ao meio social e não ao indivíduo.

Sendo assim, Jeremy Bentham ocupou um espaço importante ao mesmo tempo em que Thomas Hobbes sobre a construção da visão *ideal* de Estado, governo e sociedade. Cada um teve sua trajetória intelectual em seu respectivo tempo histórico, mas ao terem suas ideias escritas transportadas para um espaço de busca pela realização de uma sociedade perfeita ao modo de produção que ali existe, se tornam complementares na organização e realização do projeto político conservador.

1.4. Compreendendo o Império enquanto bloco histórico:

Avaliar as formas de pensamento de determinada classe social exige não apenas o estudo sobre aqueles intelectuais que foram fundamentais para a formação política da mesma. É preciso compreender que as obras escritas por esses intelectuais, sobretudo os iluministas do século XVIII e outros nos finais do XVII são obras produzidas para o amplo uso da humanidade.

Dessa forma, não são produções que imergem apenas em seu tempo, mas mergulham também em outros. Entretanto, para que possamos compreender como essas obras são utilizadas para a constituição de determinada classe política, é mais do que necessário atentarmos para o tempo histórico o qual essa classe pertencia. Em outras palavras, é preciso compreender o processo de construção das estruturas sociais de determinada nação, suas redes

e indivíduos sociais enquanto agentes históricos, para conseguir destacar os conceitos filosóficos que mais se adéquam na realidade histórica nacional.

Sendo assim, para que possamos compreender como uma classe social politicamente ativa como os saquaremas conseguiu fundamentar a razão hobbesiana com a prática utilitarista como manuais de suas ações políticas, primeiramente devemos compreender: a) não só os saquaremas, mas a classe de cidadãos (ativos ou não ativos) no Brasil Império correspondia essencialmente em uma hierarquia censitária e estruturada com base na força de trabalho escrava; b) os conflitos entre conservadores e liberais são travados em cima de diferentes projetos da construção de uma sociedade política forte, tendo a Coroa como seu principal eixo, ou seja, a base social e a concepção da cidadania escravocrata não estavam em cheque; c) a Inglaterra de Thomas Hobbes e Jeremy Bentham não encontravam em seu seio uma sociedade fundamentada na cidadania censitária com base na escravidão, aliás, a Inglaterra lidava com essa força de trabalho em relações diplomáticas ou em comércio atlântico não tendo, portanto, a presença do escravo como fator determinante do sucesso ou falha de determinada manobra política interna.

Tendo como principal forma de compreensão da *modus operanti* dentro da vida política, Gramsci diz que o conceito de “'bloco histórico’, isto é, unidade entre a natureza e o espírito (estrutura e superestrutura), unidade dos contrários e dos distintos” (GRAMSCI, 2007, p. 26) seria a forma de trabalhar a dialética nas relações entre as frações da classe dominante dentro do Estado. Logo, a compreensão do Estado enquanto bloco sugere que esta mesma instituição é o reduto das disputas intraclasses senhoriais, além de ser o espaço construído pelas mesmas para que se possa adquirir experiência política e a construção da hegemonia.

Sendo assim, o bloco histórico seria um espaço temporal onde estaria construída uma ordem social que conseguisse ampliar suas formas de pensamento e ações para dentro dos diversos grupos sociais, seus campos específicos, práticas culturais, organizações políticas etc., organizando um modo de produção que se propõe como hegemônico nessa mesma sociedade. Em outras palavras, o bloco histórico é a organização de um modo de produção que consegue hegemonia e está constantemente em manutenção.

Neste caso, essa análise pode ser integrada ao conceito de *espaço de possíveis* – integração essa feita com ressalvas e contextualizações, obviamente -, onde “tende a orientar sua busca definindo o universo de problemas, de referências, de marcas intelectuais (...), de conceitos em ‘ismo’, em resumo todo um sistema de coordenadas que é preciso ter em mente

(...)” (BOURDIEU, 2008, p. 53). Apesar de Pierre Bourdieu estar preocupado em desenvolver esse conceito como algo que venha a abstrair os fatores de conjunturas sociais e econômicas em prol de melhor foco sobre as redes pessoais que se formam sobre um campo cultural amplo distante de uma visão dialética, analisar o espaço de possíveis enquanto ambiente imerso em diversas dimensões possíveis de serem exploradas também dentro de um espaço temporal pode compor novos referenciais da construção de blocos históricos.

Sendo assim, se analisarmos a organização de um modo de produção exige observarmos as relações sociais e de trabalho que existem em sua composição, principalmente nas disputas intraclasses dentro da sociedade política, observar as dimensões relacionais que estas disputas tomam a partir das redes de contatos e da composição dos seus escritos amplia a visão sobre a composição social e intelectual das camadas dominantes para além da dialética. Esta propõe, por mais que necessária, uma análise das contradições sociais a partir de visões econômicas estruturais, limitando diversos campos possíveis de serem explorados e juntados a uma perspectiva mais enriquecida sobre o funcionamento da ordem social e política escravocrata brasileira no século XIX.

As limitações que a visão dialética pura proporciona se apresentam a partir de fatores históricos automaticamente considerados como preexistentes, como, por exemplo, a negligência sobre a construção dos relatórios aqui estudados. Ao observar os nomes de seus autores enquanto agentes históricos interligados em um amplo espaço de possibilidades de ligação material e imaterial entre eles amplia a compreensão sobre suas funções sociais dentro da manutenção de uma ordem escrava – aí sim dialética – fortalecendo a construção de um bloco histórico.

Essa combinação evita, também, que tratemos o Estado Imperial enquanto sujeito, ou seja, uma entidade afastada da sociedade civil e que é reproduzido internamente, ao invés de ser sustentado pelos quadros políticos da própria sociedade civil através dos aparelhos privados de hegemonia. Somente observando o Estado brasileiro enquanto parte e resultado das disputas internas da sociedade, conseguiremos compreender como se realizaram operações políticas dentro da infraestrutura nacional, esteja ela presente nos elementos de persuasão e coerção do próprio Estado, esteja pela busca que os diferentes grupos da sociedade civil faziam para seus interesses fossem legitimados e debatidos a partir da presença institucional que era conseguida pelo Estado.

Ou seja, analisarmos as obras públicas como resultado de um Estado autônomo da sociedade civil, mesmo que embrionária, seria observar a construção da província como um fato passivo, onde os grupos sociais estivessem preparados para receberem, a qualquer momento, o investimento estatal quando este estivesse convencido. Tanto as obras públicas, quanto o investimento policial, o investimento de casas de caridade, melhoramentos no sistema tributário etc. são elementos de conexão não de um Estado antropomórfico com a sociedade civil, mas sim dos grupos políticos dentro da sociedade política em contato de coesão e persuasão com seus pares, adversários e neutros dentro da sociedade civil.

Daqui conseguimos definir a ideia do Estado brasileiro com o que Gramsci chama de *Estado centauro*:

Na obra maquiaveliana, toma forma uma nova filosofia que nasce de uma autonomia integral da política: o Príncipe é o Centauro, união de força e consenso, de coerção e moral, de disciplina e religiosidade. A política apresenta-se não como esfera distinta e subordinada, mas como princípio unitário de uma nova concepção do mundo integralmente histórica, que extrai a força de legitimação do seu enraizamento no *territorial* e do fato de elevá-lo à historicidade (Itálico da autora) (IZZO, 2010, p. 249).

A união dialética dos princípios da força física e psicológica com o processo pedagógico e ético configuram ao Príncipe, ou seja, ao Estado soberano a imagem de uma criatura metade humana, ao trabalhar com conciliações e a felicidade coletiva e, ao mesmo tempo, metade besta, garantindo esse consenso por vias da força, ou disciplinando os grupos indesejados de seu projeto político, ou simplesmente eliminando-os. A organização da vontade político-nacional, em desenvolver um nacionalismo pautado no encastelamento institucional da classe senhorial e reproduzir e desenvolver a força de trabalho escrava precisava, portanto, de uma referência capaz de suprir essas necessidades e garantir a correlação de forças a favor dos saquaremas.

Em sua ação como um Partido, a Coroa promove associações e difunde uma civilização. Ela se apresenta por meio da figura do imperador – homem culto e ilustrado, de cujo formação se cuidara com esmero -, mas não se resume a ele. Ela deve conter, e efetivamente contém, diversificados elementos, agrupados em segmentos, os quais, neste Império que tem o seu território reificado por aqueles que o dominam e dirigem, parecem estar dispostos em círculos concêntricos traçados a partir do Paço. E, sem dúvida, da confluência desses elementos e segmentos, propiciada pela ação saquarema, resultam a força da Coroa e o prestígio do imperador (MATTOS, 1990, p. 180).

A Coroa, com seus conselheiros, senadores e o próprio Poder Moderador, portanto, assumiriam a posição do Príncipe desenvolvida por Maquiavel e ressuscitada por Gramsci, conseguiriam estar na responsabilidade da ação do consenso, da repressão do indesejado e, dessa forma, conseguir auxiliar na abertura dos caminhos para a união da estrutura e da superestrutura em seu próprio momento histórico, configurando o bloco. Logo, a esse ponto

podemos discordar de Ilmar, uma vez que a Coroa não está em um momento de imparcialidade representativa em prol da nação, enquanto Partido, mas sim como principal agente fomentador e formulador da classe senhorial, reificando, enquanto Príncipe, a besta Centauro.

Capítulo II: Institucionalização e Mapeamento social: organização dos planejamentos das obras e o envolvimento da sociedade civil em desenvolvimento

2.1: Perspectiva geral sobre as Obras Públicas:

(...). Quando há pouco tratei das Alfandegas vos disse, que duas portas abertas existiam nela para o extravio dos direitos de consumo e que convinha fecha-las quanto antes: o mesmo acontece na mesa de Diversas Rendas desta Corte, e que a não serem também quanto antes fechadas, o seu rendimento se tornara muito diminuto, como já se experimenta, e são elas: 1º o despacho do açúcar livre do Dízimo para o consumo; 2º as guias do café e do fumo de São Paulo e de Minas (...).

Já de muito e principalmente de 1829, o Governo luta com a arrecadação do dízimo do açúcar e do fumo das Províncias de Minas e S. Paulo e, são tantos os entraves, que ainda até hoje não está definitivamente resolvido o sistema de tal arrecadação. A Provisão de 5 de Junho de 1829 era a mais exequível [executável], porem foi revogada por outra de 5 de Novembro de 1832, que reviveu o antigo sistema de pagamento nas Províncias dando-se guias aos portadores; a continuar este sistema, estou que desaparecerá brevemente o rendimento do Dízimo do Café e do fumo do Rio de Janeiro, por quanto pagando estes gêneros aqui o dízimo de 8 e 9 por %, e naquelas Províncias o de 5%, a diferença do imposto desafia a especulação de se procurar com empenho aquelas guias, para serem despachadas como produção das ditas Províncias: os Coletores abusando, podem dar as guias que bem quiserem; e consequentemente a Fazenda se defraudando como se sabe, sem o Governo poder obstar pela oposição que encontra, de que sendo forçados os seus gêneros a pagar no ato da exportação segundo o Decreto de 16 de Abril de 1821, vem a serem sobrecarregados com o aumento do imposto; e parecendo essa resistência fundada na inteligência pretendida da Lei, entendi ser mais prudência apresentar-vos os embaraços que encontra para arrecadar esta renda, a fim de que me habiliteis com uma medida legislativa, que iguale o imposto, como já fizestes com o algodão, ou outro qualquer que ditar vossa sabedoria (...) (CLDIB, 1835, p.p. 96 – 98).

A análise feita pelo então Ministro da Fazenda, Manoel do Nascimento Castro e Silva, compõe a interessante relação que existe entre o processo de arrecadação tributária e as condições que geram o extravio dos gêneros de exportação que estão sujeitos à cobrança do Dízimo. Quando se reestabelece o sistema de fiscalização por guias sobre tais gêneros, em especial o café, nota-se o tom de pessimismo por parte do ministro sobre os problemas que esse modelo pode gerar para a contabilidade da arrecadação tributária, o que facilitaria o extravio desse produto.

A solução, aparentemente, estaria no aumento do imposto sobre as sacas guiadas, mas mesmo assim isso acarretaria prejuízos para a arrecadação provincial do Rio de Janeiro, devido ao seu imposto de 8% e 9%⁶ enquanto que o de 5% em Minas e São Paulo tornava mais

⁶ Essa diferença do valor está relacionada com o caminho que o café realizava pela área no Vale do Paraíba e no sul de Minas com destino ao porto de Estrela, passando pela serra de mesmo nome. Sendo assim, o imposto cobrado na região acima da serra era de 9%, enquanto que o valor da região abaixo era de 8%.

vantajoso o trilhar das tropas nessas províncias. Um ano depois, o presidente da província do Rio de Janeiro, Paulino José Soares de Souza, inicia um processo de reformulação na arrecadação tributária fluminense, em especial sobre o Dízimo.

O mais curioso é que, mesmo com o alerta feito pelo Ministro da Fazenda em seu documento acima citado, o sistema de guias não foi modificado, mas sim aperfeiçoado. Nota-se que o cerne da questão não estava no fato de o café ser guiado em sacas, mas sim no método de fiscalização sobre esse sistema, que não era acompanhado pela estrutura que existia nas instituições responsáveis pela coleta de tributos, o que as tornava precárias.

Não se havia com muita clareza, na prática do fisco, a diferença entre determinados impostos como parte da receita provincial ou geral, além de a coleta do valor bruto estar encarregada nas mãos da Tesouraria Provincial, que repassava os impostos gerais para a Mesa de Diversas Rendas, na Corte. Havia confusão de valores, aonde a coleta de impostos provinciais também ia para a Mesa e, ali mesmo, misturava-se o que era despesa do Município Neutro e o que era despesa provincial.

Nas casas de coletoria, a contabilidade das sacas de café que vinham pelo comércio de cabotagem era falha e fraudada, facilitando a entrada de cafés que passaram por barreiras e pedágios mais baratos. Na divisa provincial, a falta de estradas adequadas e a grande quantidade de picadas e trilhas informais feitas pelos tropeiros nos caminhos entre municípios de São Paulo e Rio de Janeiro estimula o desenvolvimento de áreas comerciais não fiscalizadas, por onde passavam o valioso gênero de exportação.

Na entrada do Vale do Paraíba, em especial por Resende e ao longo da divisa entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, principalmente nos caminhos que chegavam aos portos presentes na Comarca de Magé, a ausência de barreiras e pedágios adequados dificultava a chegada do café. Os funcionários, por sua vez, mal remunerados e sujeitos à distanciamos postos de guarda e fiscalização, longe de suas famílias e com dificuldades de se comunicarem com seus respectivos responsáveis, debandavam de suas responsabilidades ou se sujeitavam à corrupção sobre o fisco, enquanto que os cidadãos não viam vantagens em dedicarem sua força de trabalho para o controle das barreiras, casas de coletoria e pedágios.

Sendo assim, a questão do combate ao extravio e o controle sobre o gênero a partir de guias era uma questão estrutural. A economia fluminense havia mudado, a composição das classes dominantes contava com novos grupos econômicos, a presença do Império do Brasil no desenvolvimento de uma economia global estava iniciando um processo de inserção que

fortalecia economicamente e ideologicamente os novos proprietários de terras e escravos que estavam surgindo. A classe senhorial, suas filosofias, objetivos e metas contavam com novas percepções, desenvolvendo novas perspectivas, interferindo diretamente na construção de novas regras de conduta envolvendo homens livres e pobres e escravos.

Em suma, o modo de produção atingiu novo patamar, estava se modificando e precisava ser organizado, precisava ser racionalizado. Em março de 1840, o *Jornal do Commercio* solta coluna a respeito do relatório do presidente de província do Rio de Janeiro, relatando que:

O relatório enumera ao depois as dificuldades que sofrem a cobrança do que à província é devido. Além das causas gerais que obstem a todas as cobranças públicas, e que desde que o benemérito ex. ministro Sr. Calmon propôs a restauração dos juizes privativos da fazenda, são de todos conhecidos, outras há particulares que o presidente determina e aponta, senda a principal o estado da tesouraria da província, e por isso insiste ele em que se crie uma estação provincial que cuide exclusivamente da arrecadação e fiscalização da província, exerça ativa e incessante inspeção sobre as coletorias, e traga em dia a tomada de suas contas e as dos encarregados das obras públicas (*Jornal do Commercio*, 1840, p. 3).

Em torno das investigações sobre a composição da tributação fluminense, se tornou perceptível que junto da infraestrutura exigida para o aperfeiçoamento da fiscalização estava presente necessidade maior: a organização institucional do Estado imperial. Dessa forma, investigar o fisco de nada adiantaria se não estiver atrelado na ideia de que a arrecadação tributária é aplicada na construção da infraestrutura provincial no momento histórico exato de sua respectiva classe dominante.

Também é preciso ressaltar que, ao pensarmos na economia cafeeira, muitas vezes nos enganamos, achando que todas mobilizações socioeconômicas estão voltadas para defender tal gênero. Muito pelo contrário, o café é um produto que ainda está em desenvolvimento na economia brasileira em um momento propriamente novo, vinculado à novas exigências internacionais e baseado em novas articulações políticas internas.

Podemos ver no Anexo III que a quota sobre o dízimo do café, gradualmente, está dividindo, ainda que de forma desproporcional, o montante anual com determinados outros tributos que vem encontrado destaque na economia fluminense. Desses tributos, encontramos aqueles vinculados ao comércio de abastecimento, ao processo de ocupação da terra, pedágios, passagens, compra e venda de escravos, etc. que constituem uma economia mais diversificada.

Analisando a tabela⁷ abaixo, sobre a arrecadação do dízimo do café, podemos perceber que o total de arrecadação do dízimo desse produto é responsável em mais de 50% pela arrecadação tributária total da província.

Proporção do Dízimo do café com a arrecadação provincial			
Ano	Total arrecadado	Quota do café	Porcentagem
1840-1841	672:973\$525	520:830\$957	77,40%
1841-1842	781:489\$803	567:892\$571	72,60%
1842-1843	911:732\$515	533:923\$482	58,50%
1843-1844	934:167\$369	538:387\$812	57,60%
1844-1845	899:811\$218	531:066\$900	59%
1845-1846	1.040:238\$624	651:937\$182	62,70%
1846-1847	1.157:987\$798	656:615\$711	56,70%
1847-1848	1.191:130\$500	760:542\$461	63,80%
1848-1849	1.168:239\$343	649:489\$030	55,50%
1850-1851	1.684:301\$643	989:054\$133	58,70%
1852-1853	1:724:071\$442	1:022:877\$845	59,30%
1853-1854	1:746:037\$100	983:387\$449	56,30%
1854-1855	2:019:301\$670	1:233:599\$219	61%
1855-1856	2:256:910\$393	1:459:492\$000	64,60%

O dinheiro arrecadado pela exportação do café era em boa parte utilizado para a construção da infraestrutura provincial. Sendo assim, era de crucial importância para os conservadores e seus líderes saquaremas utilizarem essas avultadas somas para os investimentos em vias de comunicação, pois garantia a construção da infraestrutura como forma de reinvestimento nos negócios cafeeiros.

Traçando um paralelo entre essa pequena tabela e a que está presente no Anexo III, é de se perceber que, mesmo mantendo-se acima dos 50% de média sobre a arrecadação total da província, o café vem teoricamente perdido espaço para determinados outros produtos. Digamos teoricamente, pois o que ocorre é o avanço de outros tributos presentes nos *diversos ramos provinciais*, quer dizer, impostos que são arrecadados com base na comercialização interna, acúmulo de propriedades e urbanização, todos esses sendo fatores de crescimento conforme as estradas foram sendo desenvolvidas e foram conectando novos mercados dentro da província fluminense.

⁷ Essa tabela é uma síntese da que está presente como Anexo III e que foi objeto de estudo para a conclusão do curso de graduação na UFF, em 01/2013. Quanto a esta, seu reaproveitamento e adaptação para a dissertação é essencial para a compreensão do desenvolvimento do recolhimento tributário em parte do recorte cronológico.

A identificação da linha do pensamento ideológico por meio de discursos feitos nos documentos oficiais do Império do Brasil nos proporciona uma interessante dimensão sobre como os conservadores e sua fração saquarema enxergavam a ordem da sociedade e do mundo. Nesse sentido, essa fração política, dentro do que a historiografia sobre Segundo Reinado nos mostra, assumiu uma função dirigente, se destacando em momentos de grande correlação de forças e conseguindo diversas conquistas políticas fundamentais para seu projeto de Estado e nação desde o período do Regresso até meados de 1860.

Portanto, para além de quadros políticos em construção de uma ideologia, também estamos analisando indivíduos que estão inseridos em um *modus operante* que se aprofunda pela prática política aplicada:

A inovação fundamental introduzida pela filosofia da práxis na ciência política e da história é a demonstração de que não existe uma “natureza humana” abstrata, fixa e imutável (conceito que certamente deriva do pensamento religioso e da transcendência), mas que a natureza humana é o conjunto das relações sociais historicamente determinadas, ou seja, um fato histórico verificável, dentro de certos limites, com os métodos da filosofia e da crítica. Portanto, a ciência política deve ser concebida em seu conteúdo concreto (e também em sua formulação lógica) como um organismo em desenvolvimento. (GRAMSCI, 2007, p. 56)

Essa citação promove ao leitor – e com muita clareza – que o desenvolvimento da administração nacional segue em duas linhas diretamente conectadas. A primeira está na “formulação lógica”, ou seja, na construção de uma linha de pensamento que venha a convergir diversos posicionamentos inseridos em uma visão de mundo para dentro de uma ideologia que as contemple. A segunda está nas “relações sociais historicamente determinadas”, locais historicamente construídos onde aquela lógica se formou, o campo histórico permeado de ações sociais que criam uma visão de mundo e praticam, dentro de seu próprio campo e em disputa com outros, a manutenção constante dessa lógica.

De forma mais clara, a ação política é executada a partir de uma lógica de pensamento que foi construída a partir das necessidades históricas de suas respectivas autorias que pertencem às determinadas frações de classes sociais. Sendo assim, a ação política conservadora, por meio da direção saquarema, buscava reproduzir a lógica da existência de uma sociedade escravista, patriarcal e centralizada perante um Estado forte e soberano.

Isso também ocorreu mediante as necessidades históricas que se construíram ao longo do século XIX e que tinha em seu seio a possibilidade de essa própria sociedade centralizada e homogênea perante a ordem escravista não ocorrer, o que abriria espaço para atuação de outros grupos, outros hábitos e outros campos. Assim, a atuação do partido conservador e de

sua fração dirigente dentro do Rio de Janeiro, província central da política (Município Neutro) e da economia (café do Vale do Paraíba) imperiais, encontra na infraestrutura provincial as necessidades de atuação direta do Estado para as disputas por espaços de atuação e aprofundamento ideológico.

Importante frisar que a centralidade político-econômica marcada, respectivamente, pelo Município Neutro e pelo Vale do Paraíba ocorre de forma dialética. O diálogo constante entre essas duas localidades, intercalada pela atuação política saquarema, proporcionou o desenvolvimento de um eixo, ou seja, uma soma de interesses materiais, munida pela mútua contemplação ideológica, que resultou no desenvolvimento do método de atuação política, com base no direito administrativo.

Nesse ponto, a realização de obras públicas na província do Rio de Janeiro tem exposto ao longo dessa pesquisa que para além da organização da infraestrutura para facilitação de povoamento, transporte e escoamento de produção, elas também expõem projetos políticos. No relatório de presidente de província do Rio de Janeiro, ainda de 1840, possui uma peculiaridade apresentada pelo seu autor em observar as obras públicas como fator de construção da administração do país:

As nações entre as quais as obras públicas tem sido sujeitas a alguma regularidade e sistema tem fixado nas suas leis as regras que as devem reger, as quais tanto mais necessárias e complicadas se vão tornando, quanto maior é o desenvolvimento e importância que tais obras vão tendo. Essas regras constituem uma das partes mais importantes da legislação administrativa.

(...)

A vós, snrs., toca o fundar e desenvolver o nosso direito administrativo, pelo que toca às obras públicas a cargo dos cofres provinciais, quer sejam feitas por administração, ou por arrematação, afim de que possam ser levadas a efeito com sistema, ordem, proveito e economia (RPP-RJ, 1840, p. 63).

A partir de toda essa citação, temos de prestar atenção para a ação política de Paulino em criar um *método administrativo*. Como vimos nos tópicos anteriores, as exigências da presença das leis sobre todo e qualquer espaço o qual o Estado presencie é constantemente reclamado por esse grupo conservador. O presidente da província do Rio de Janeiro de 1843, João Caldas Vianna, por sua vez, reitera a necessidade de se conduzir as obras públicas para dentro de uma ordem institucional.

Sendo eu, Senhores, da mesma opinião de um de meus ilustrados antecessores ao Relatório, com que abriu a Sessão de 1840 à cerca da Diretoria das Obras Públicas desta Província, chamo a vossa atenção para as considerações, que ele fez com tanta lucidez sobre a Diretoria, e especialmente sobre os princípios luminosos, que desenvolveu sobre as obras públicas como bases a adotar para formar o corpo do nosso Direito Administrativo (RPP – RJ, 1843, p. 22).

Dessa forma, é de se deduzir que as ações de construções e melhoramentos da infraestrutura da província sejam também campo de intensas formulações ideológicas, servindo de palco para a ação política dentro da realidade concreta sobre a ordem econômica e política dentro da província do Rio de Janeiro.

2.2: A institucionalização das obras públicas e a função dos engenheiros:

Ao pensarmos em um Estado, principalmente aos moldes ocidentais, analisamos um conjunto de instituições que diretamente afetam o cotidiano da sociedade, estruturando as relações de trabalho e de produção de cultura dentro de uma ordem específica que está diretamente ligada aos interesses das classes dominantes. Dentro dessas instituições estão maiores destaques no corpo militar, policial, jurídico e no sistema educacional.

Seja por um processo histórico de lutas sociais ao longo do século XIX que foi mais atencioso com essas estruturas, seja por essas instituições estarem em maior evidencia na modulação direta da sociedade no *status quo*, outros fatores que também servem de análise para compreender as articulações políticas das classes proprietárias nos espaços de dominação passam despercebidas. Como pudemos ver nas tabelas acima, obras públicas e construção de infraestrutura dependem de grande quantidade de capital, que precisa ser acumulado perante a produção e gasto de acordo com os projetos políticos em vigor.

Isso significa que o desenvolvimento, ou melhoria, de determinada estrada, área comercial ou até mesmo divisa entre províncias e municípios dependia da importância que aquela região possuía para seus governantes no sentido de produção econômica e articulação política. Em suma, é preciso estar na consciência do presidente de província que essa área em específico é promissora para escoamento dos gêneros de exportação, ou para a circulação de mercadorias e que é preciso haver gente disponível para desenvolver uma relação de contribuintes entre proprietários de diversos níveis e o poder público.

Em suma, as Obras Públicas estão presentes nas relações de políticas públicas que visam a expandir o máximo possível a organização do modo de produção e a conscientização cultural que fazem parte da visão de mundo das camadas dominantes. Ao estudar determinados trabalhos que tratam do período histórico entre as décadas de 1830 e 1850 é possível analisar que esse momento está caracterizado pelo fortalecimento institucional brasileiro, onde a classe senhorial se encastela nos espaços de dominação pública e desenvolvem um caminho de dependência da sociedade civil, ainda em formação, com relação às estruturas estatais.

Segundo Paulino José Soares de Souza, já em virtude de seu título de Visconde do Uruguai e em momento de compreensão sobre o passado:

Sobre obras públicas ainda nos achamos no embrião da lei, hoje obsoleta, de 29 de Agosto de 1828, tempo de tirocínio e de inexperiência, anterior ao ato adicional. Divide as obras que tiverem por objeto promover a navegação de rios, abrir canais ou construir estradas, pontes, calçadas e aquedutos: 1º em pertencentes à Província e Capital do Império, e são essas promovidas pelo Ministro do Império; 2º em obras privativas de uma só Província e essas são promovidas pelo Presidente; 3º em obras que são do Termo de uma Cidade ou Vila, e essas são promovidas pelas respectivas Camarás Municipais.

Tudo isso é muito vago para a pratica, e deve ser desenvolvido e explicitado por lei geral, principalmente depois do ato adicional (SOUZA, 1865, p.p. 77-78, vol. 2).

Esse escrito, feito em 1865, já demonstra o quanto o manuseio institucional com as obras públicas demorou a se consolidar, passando por diversos experimentos burocráticos que mostram o quanto os políticos ativos daqueles tempos buscavam deliberar um sentido mais complexo para suas execuções. Ao longo das fontes, é possível encontrar alguns posicionamentos dos presidentes de província que buscavam escrever em seus relatórios, na tentativa de ressaltar na Assembleia Legislativa Provincial, as constantes diferenças entre as obras e as instancias públicas responsáveis pelas mesmas.

Entretanto, após o Ato Adicional e o fortalecimento dos poderes presidenciais, é possível perceber um processo de centralização sobre a administração das obras em torno das mãos dos presidentes, que contavam com um corpo de engenheiros, em sua maioria militares, que ilustravam um sistema mecânico de averiguação e execução de obras. Além disso, o próprio Ato Adicional em si busca determinar o funcionamento do sistema burocrático brasileiro enquanto um sistema institucional complexo, que venha a abranger o máximo de cidadãos ativos possíveis, refletindo em diversas instancias políticas reformulações centralizadoras, tendo como exemplo as reformas tributária e judiciária, ambas orientadas pelo mesmo Paulino José Soares de Souza⁸.

É nessa lógica que em 19 de dezembro de 1836 foi deliberada em Assembleia Provincial Legislativa os artigos necessários para a criação da chamada Diretoria de Obras Públicas, “vosso primeiro esforço em matéria tão grave” (RPP, 1844, p. 40). Nela, nos deparamos com mais um ponto comandado pelo presidente de província, sendo este responsável pela seleção dos engenheiros responsáveis para a composição desta Diretoria.

⁸ Sobre a reforma tributária, ver MARASCHIN, G. A. *Tributos no Rio de Janeiro Imperial*. Quanto à tributária, PINTO, Clarice de Paula Ferreira. “*O Imperador reina, governa e administra*”: o Visconde do Uruguai e a construção do Estado Imperial (1836 – 1843).

Artigo 2º: Esta Diretoria será composta de Engenheiros, e seus Membros serão nomeados pelo Presidente da Província dentre os Engenheiros Militares ou Civis, podendo também ser nomeados Estrangeiros, contanto que sejam pessoas de relevante merecimento por seus conhecimentos teóricos e práticos neste ramo de serviço (...)

Artigo 3º: O número dos Membros da Diretoria não excederá de cinco (...). o Presidente será o de maior graduação, quer a Diretoria seja composta de Engenheiros Militares somente, quer de Militares e Civis, será porém nomeado anualmente pelo Presidente da Província, se forem todos Engenheiros Civis⁹.

A partir daí vem toda uma série de funções encarregadas para a Diretoria, que devido a sua extensão merece ser enumeradas aqui de forma resumida: a) planejar todas as obras públicas, principalmente as estradas, canais e aquedutos; b) fiscalizar as condições dessas obras após suas conclusões, sendo responsáveis pelas suas devidas reformas e manutenções; c) garantir a produção dos veículos de transporte de acordo com as dimensões das estradas; d) mapear os pontos onde devem ser instaladas as barreiras tributárias, a partir do cálculo prévio da arrecadação a ser feita nos pontos estratégicos onde devem ficar as barreiras; e) garantir a devida fiscalização tributária nessas barreiras, estando sempre a par das decisões políticas a respeito dos impostos denominados *próprios provinciais*¹⁰; f) organizarem um conjunto de estatísticas da província, abordando um censo populacional, além do cálculo específico do número de mercadorias que passam pelas estradas, assim como a quantidade de carros, bois e tropeiros; g) estarem conectados diretamente com as modernidades no método de organização e execução das obras oriundos da Europa; h) selecionar todos os operários que trabalham nas obras, sendo o diretor da respectiva obra responsável pelo pagamento do trabalho, admissão, demissão e registro dos vencimentos dos trabalhadores. Obviamente, todas essas funções estão em acordo com o mapeamento geográfico da província, que será dividida em sessões regionais para facilitar os trabalhos da Diretoria e as obras só poderão ser executadas e continuadas após o lançamento da Lei Orçamentária respectiva.

Importante é compreender que a função do engenheiro membro não se limita a sessão da província o qual está responsável e nem está fixo nela, mas sim em todo o seu território. Por lei, o engenheiro que está ao lado do presidente de província deve ter em sua profissão o manuseio sobre a totalidade territorial do Rio de Janeiro, sendo revezado pelo próprio presidente ou por sua própria vontade:

Artigo 10º: A nomeação dos Engenheiros para cada uma das Sessões será feita pelo Presidente da Província, que se poderá se mover de uma para outras, quando afim a entenda convenientemente, e para que possa cada um adquirir inteiro conhecimento da Província. Poderá, contudo a Diretoria representar ao Presidente da Província sobre

⁹ Aperj, notação 1089, Lei Nº 36, ano de 1836.

¹⁰ Os *próprios provinciais* correspondem aos impostos provinciais especificamente do Rio de Janeiro, excluindo os dízimos do café, açúcar e miunças.

a conveniência de mandar de preferência para uma Sessão este ou aquele engenheiro, se se houverem de executar ali obras em cujo ramo esteja mais habilitado.

Retomando ao argumento de que a institucionalização das obras públicas se deu em forma de um processo longo, por mais elaborado e centralizado que as ações institucionais no início da década de 1840 fossem, a estrutura alinhada às exigências administrativas do Ato Adicional encontrava obstáculos severos, no que tange ao excesso de funções sobre os engenheiros membros e a carência de pessoal qualificado para os trabalhos os quais eram responsáveis. Diante disso, tem-se a compreensão de que esse primeiro esforço “também não podia (...) deixar de ressentir-se da falta de experiência, que só o tempo cria, e ficou com lacunas que cumpre corrigir” (RPP, 1844, p. 40).

O presidente João Caldas Vianna, o primeiro presidente da década de 1840 a se mostrar favorável à estratégia adotada por Paulino Soares de Sousa, informa que a Diretoria chegou a um limite e que é preciso haver reforma. Seus pensamentos estão ancorados na Europa, analisando que a grande quantidade de funções que estão a cargo dos engenheiros membros os impede de se atualizarem dentro das exigências científicas.

Sintetizando essa afirmação, em oitos anos desde a criação da Diretoria de Obras Públicas, a realidade material da infraestrutura da província fluminense se transformou de tal forma que o presidente Manoel José de Souza França, em 1841, analisa que:

O número porem delas (estradas) tem sido ultimamente tão crescido, que nenhum de maior vulto se tem podido por isso acabar, como muito o exigia o melhoramento necessário das nossas estradas principalmente. A escassez das consignações por elas repartidas, demorando-lhes por insuficientes o divido progresso, e acabamento, tem constituído em verdadeiro fundo morto; quando, se foram atendidas de preferência com suficientes consignações aquelas Estradas, e Pontes que pela sua maior frequência de transito podiam constituir uma grande renda de portagem; já esse fundo morto se teria tornado produtivo de um juro correspondente aos lucros cessantes respectivos, e influído por outra parte grandemente sobre os movimentos sociais da nossa Agricultura, e Comercio até aqui entorpecidos em seu progressivo incremento pelas dificuldades do transito, que encarecem sobre maneira o custo dos transportes dos gêneros do sertão para a beira-mar (Parênteses meus) (RPP, 1841, p. 23).

Em suma, a estratégia utilizada com a formação da Diretoria foi a de construção simultânea de diversas obras diferentes, com principais focos em estradas, pontes, canais e aquedutos (estes dois últimos concentrados no Município Neutro), matrizes eclesiásticas e cadeias em toda a província. Dialogando com João Caldas Vianna, esse acúmulo de obras necessariamente significa acúmulo de trabalho material para os engenheiros chefes das sessões, o que lhes impossibilita de realizar o trabalho intelectual, caracterizado pela função científica, tida pelo mesmo presidente como algo a se alcançar o infinito.

Não concebo, Senhores, que haja inteligência tão vasta, que compreenda com perfeição e pericia todos os ramos que constituem a Ciência de Engenharia, e suas várias aplicações. Entretanto, o Chefe de Sessão e seus Ajudantes são forçados a ocupar-se de pontes e calçadas, de canalizações, de construções hidráulicas, de trabalhos hidrográficos e geodésicos, de arquitetura civil, de trabalhos de tão variada natureza foram necessários nessa Sessão. Na ilustrada Europa, onde se tem compreendido a necessidade de formar especialidades nos diversos ramos da Ciência, cujo limite é verdadeiramente o infinito, existem classificações que eu penso hão de melhorar muito este ramo do serviço (RPP, 1844, p. 40).

Em continuidade com a primeira citação deste tópico, Paulino, em seu *Estudos práticos sobre a administração das províncias do Brasil*, continua sua análise de conjuntura:

A legislação administrativa Francesa tem classificado com precisão prática e clareza, todos os meios de comunicação debaixo do nome geral de *voirie*, que se divide em grande e pequena. A *voirie* tem por objeto a administração das vias de comunicação afetadas às necessidades da circulação em toda a extensão do Império, a saber rios, canais, com seus caminhos de sirga e margens francas, as estradas imperiais e departamentais, as de ferro, os caminhos vicinais, e *communes*, as ruas e praças das Cidades e aldeias.

A legislação desce a cada uma dessas espécies e regula-a convenientemente. A competência, a responsabilidade e os deveres de cada autoridade estão marcados. Vide, além de outros, Dufour. Droit adm. Appliqué Tom 7º, Tit. 2º Chap. 27 Des travaux publics. Chap 28 de La voirie (SOUSA, 1865, p. 78).

Dessa forma, ao observarmos as constantes referências sobre o continente europeu, é possível encontrarmos para além do desejo de igualar o império aos países europeus, também nos depararmos com a constante ideia de a Europa ser a referência inalcançável de civilização. Não importa o quanto o modelo produtivo brasileiro esteja prosperando, a Europa está sempre à frente e nunca será possível a igualdade, pois é o berço da Ciência.

O que se exige de uma referência não é igualdade, mas sim maior aproximação para que ela avance e supere seus níveis presentes de tecnologia, para sempre ser mantida em um patamar de referência. É preciso sempre haver no imaginário algo concreto como ideia de superior, para servir de meta para o progresso.

Nesse momento, a construção civil também faz parte do desenvolvimento da economia nacional, pois mistura a consolidação do mercado interno e do escoamento dos gêneros de exportação com a entrada de novas tecnologias e avanços nas ciências naturais. Não é à toa que a quantidade de funções as quais os chefes das sessões de obras públicas estão encarregados os torna tão importantes economicamente quanto os próprios políticos em ato, revelando a possibilidade de o engenheiro chefe e membro da Diretoria das Obras Públicas ser um desdobramento do poder do presidente de província, ou uma instancia específica do mesmo.

Entender que, para o bom funcionamento das obras e o aprimoramento da infraestrutura fluminense depende do contato direto do engenheiro com o mundo da ciência, é também

demonstrar que a função social dele está diretamente atrelada ao desenvolvimento de sua intelectualidade. Ao observarmos o papel que este engenheiro tem ao lado do presidente de província, é de se admitir que a sua função política também se destaca, contribuindo para a construção da estrutura que venha a fortalecer a classe senhorial. É a partir daí que podemos compreender o engenheiro enquanto um intelectual orgânico.

A atenção dentro do campo profissional em formação da engenharia civil esteve, durante a metade final do século XIX, estreitamente ligada à ação política das frações da classe dominante no segundo reinado e, com isso, a influência dos engenheiros junto aos dirigentes da nação foi aumentando consideravelmente. Mesmo diante das mudanças na formação social brasileira e da ascensão de novas frações ao poder, os engenheiros foram mantendo e ampliando suas esferas de influências. O conhecimento desses homens os habilitava a exercer funções em diferentes instâncias do poder. Perceberam a importância de atuar de forma mais decisiva no cenário político, mobilizando-se em prol de alternativas para questões específicas da profissão. Construíram sua base dentro do campo intelectual para que nele fossem definidas as regras para a formação necessária ao exercício da profissão e, também, as regras de atuação dentro do próprio campo (MARINHO, 2006, p. 68).

O historiador Pedro Eduardo Monteiro de Mesquita Marinho foca suas análises para o Instituto Politécnico Brasileiro, assim como outras instituições de acomodação social dos engenheiros, tais como a Escola de Engenharia e o Clube de Engenharia como campos de aperfeiçoamento das técnicas profissionais dos engenheiros, o que inclui a formação das intelectualidades. Apesar de essas instituições terem suas construções a partir da década de 1860, em um período histórico em que a sociedade brasileira atinge patamares mais complexos em suas relações político-sociais, é possível compreender que o papel dos engenheiros na construção da província do Rio de Janeiro nos anos de 1840 e 1850 serviu de acúmulo histórico que passou a exigir, poucas décadas mais tarde, novo nível organizacional, resultando nas instituições acima mencionadas.

Dessa maneira, estas “associações são analisadas como o *locus* onde se operou uma mediação profissional e política entre seus agentes e os dirigentes imperiais, constituindo-se em relevantes esferas de negociação e representação” (Idem, *ibidem*, p. 56). Alinhando-se ao fato dessas associações estarem em conjunto com a ampliação no número de aparelhos privados de hegemonia que surgem em processo após 1860, mas tendo as décadas de 1840 e 1850 como o desenvolvimento, torna-se possível identificarmos que o local de “negociação e representação” por parte dos engenheiros encontrava-se no Estado em sua fase restrita.

E, assim como o próprio Estado, estão restritos, pois ainda não havia um aparelho privado de hegemonia que contemplasse exclusivamente os engenheiros até o início dos anos de 1860

em diante. Dependentes do Estado administrativo, sua ação foi melhor valorizada nas instâncias governamentais.

Adotando uma perspectiva ampla de classe social, ao observarmos os engenheiros como uma classe distinta, ou em formação, acabamos por deslocá-los do todo, sem compreender que a sua atuação, mesmo que ainda em fase restrita ao Estado, está diretamente ligada com o processo de hegemonia da classe senhorial. Dessa forma, seriam também os engenheiros pertencentes a essa classe, sendo eles apenas uma fração dominada da classe dominante.

Observá-los como agentes históricos que não estão ligados com o processo de distribuição da propriedade privada no Império do Brasil, logo com as disputas existentes na classe senhorial, é subordiná-los eternamente à condição de subalternos da burocracia e esta passaria a ser chamada pelo nome de *classe*, mas disfarçando análises que a trata por *casta*. Sob a leitura de Theo Lobarinhas Piñeiro, a ideia de *classe senhorial* não é algo estanque, mas sim amplo e dinâmico, pois amarra diversos segmentos sociais que se relacionam a favor do acúmulo da propriedade privada.

Dentro da realidade concreta do Brasil Império, essa propriedade se manifesta a partir do acúmulo de capital via agro exportação com base na mão de obra escrava. Então, a classe senhorial não é o somatório de proprietários de terras e escravos com seus respectivos financiadores, os negociantes, mas sim as alianças existentes entre todos aqueles grupos sociais, dos mais pobres aos mais enriquecidos, que corroboram com a produção brasileira com base na grande propriedade e na escravidão.

Deste modo, penso que é preciso compreender que a aliança (entre frações de classe) que deu base à construção do Império foi formada entre classes de extração social distinta. E mais, ao falar-se de uma aliança entre Negociantes e Proprietários de terras e escravos, deve-se ter claro o que está se significando por tais termos, que não são meras denominações. Antes, são conceituações de classes – ou frações de classes –, cujo conteúdo aponta para suas especificidades, tanto no que se refere à sua posição na produção social – logo na base da construção do conceito de classe social – bem como aos seus interesses, sua ação e sua trajetória na sociedade brasileira do século XIX (Parênteses meus) (PIÑEIRO, 2006, p. 83).

Sendo assim, PIÑEIRO (2006) defende uma visão heterogênea de classe, onde “não se pode colocar, no mesmo ‘lugar social’, todos os grupos que se caracterizam pela propriedade, para não elidir as diferenças existentes entre os diversos tipos de proprietários (...)” (p. 83). Quer dizer, ao conceituarmos determinados grupos sociais específicos, torna-se preciso observar suas conexões com os grupos sociais de uma forma mais ampla, principalmente buscando observar seu posicionamento na produtividade e, por conseguinte, no espaço da formação ideológica. É esse tipo de dinâmica que PIÑEIRO defende que a movimentação da

classe senhorial, ao invés de homogênea e de formação cultural comum a seus indivíduos, se faz em bloco, o chamado *bloco no poder*.

Ao retomarmos Ilmar de Mattos (1990), podemos encontrar que a sua definição de *Saquaremas* está intimamente ligada à de *classe senhorial*, pois esta é vista como produto das disputas entre proprietários onde os Saquaremas saíram em liderança. Para o criador do conceito e principal base dos estudos gramscianos do Império, os Saquaremas seriam apenas fração dirigente que puseram em prática o conjunto de fatores tanto materiais, quanto ideológicos sobre o modo de produção escravista que permeava a sociedade brasileira no oitocentos.

Por dirigentes saquaremas estamos entendendo um conjunto que engloba tanto a alta burocracia imperial (...) quanto proprietários rurais localizados nas mais diversas regiões e nos mais distantes pontos do Império, mas que orientam suas ações pelos parâmetros fixados pelos dirigentes imperiais, além dos professores, médicos, jornalistas, literatos e demais agentes ‘não públicos’ – um conjunto unificado tanto pela decisão aos princípios da Ordem e Civilização quanto pela ação visando a sua difusão (MATTOS, 1990, p.p. 3-4).

Creio que, a partir daí, podemos incluir os engenheiros como parte dessa classe senhorial e ponto de ligação entre as diversas frações, devido à sua mobilidade pelo império e os serviços prestados. Ao desconstruirmos a ideia de uma sociedade piramidal, de apaziguamento nos campos específicos de cada classe, e incorporamos na análise a contemplação de algo menos hierarquizado e com maior dinamismo, também colocamos em cheque determinadas funções sociais, como as dos próprios intelectuais.

Sendo as classes sociais alianças entre segmentos, os intelectuais também possuem origem e funções mais dinâmicas e complexas, voltadas para amarrar as frações e desenvolver uma base comum para que elas se mantenham unidas. Com isso, a própria imagem do intelectual orgânico como um ser de destaque quase sobre humano, único e, por isso, transcendental em toda a sociedade, há de ser problematizado.

Como agentes históricos responsáveis pela organização da classe dentro da sociedade civil, os intelectuais orgânicos contribuem para a construção da hegemonia da classe dominante, ampliando o Estado, pois são os principais portadores dos valores morais e éticos dos dominadores para o seio da sociedade civil. Todavia, são agentes complexos, podendo variar desde uma pessoa até associações, ou clubes (MARINHO, 2006).

A relação entre os intelectuais e o mundo da produção não é imediata, como ocorre com os grupos sociais fundamentais. Mas é ‘mediatizada’, em diversos grupos, por todo o contexto social, pelo conjunto das superestruturas do qual os intelectuais são precisamente os ‘funcionários’. Poder-se-ia medir a ‘organicidade’ dos diversos estratos intelectuais, sua mais ou menos estreita conexão com um grupo social

fundamental, fixando uma gradação das funções e das superestruturas de baixo para cima (da base estrutural para cima). (Parênteses do autor) (MARINHO, 2006, p. 64).

Pois bem, se o intelectual orgânico está diversificado na sociedade civil, isso significa dizer que ele está diretamente ligado com a organicidade da classe com base na produção. Ele surge de uma fração e se posiciona como articulador, sempre expondo a relação estrutura-superestrutura e reorganizando as frações da classe para a composição da classe dominante.

Sendo assim, se esse intelectual é “mediatizado”, é porque a cada setor produtivo existe um conjunto de relações que estimula a prática intelectual e essa organização gera uma articulação de diversos outros indivíduos da mesma fração que está em contato direto com o intelectual. Esses ditos “funcionários”, portanto, também estão divididos em segmentos e níveis de atuação a cada ramo da produção econômica da sociedade civil e em auxílio daqueles presentes nas funções mais ético-morais.

A organização desses engenheiros caberia, em primeiro momento, na ação direta sobre a estrutura econômica provincial a mando da presidência. Não que todos os presidentes fossem considerados como intelectuais orgânicos, porém estariam em um cargo de responsabilidade de desenvolvimento material e ideológico na província do Rio de Janeiro, o que garantia caminhos para os diversos graus da intelectualidade saquarema atuarem na formação da sociedade civil fluminense.

Conforme os engenheiros foram atuando enquanto funcionários da sociedade política, criando as bases para o desenvolvimento material da província, o acúmulo de experiência que lhes foi atribuído trouxe-lhes a necessidade de se desamarrarem das instituições governamentais e atingirem novo patamar organizacional com a partir da Escola Politécnica. Seriam eles os braços, pernas, olhos e cabeça da presidência nos espaços geográficos em transformação.

Ao tomarmos o raciocínio do engenheiro membro da Diretoria de Obras Públicas, ou Chefe de Sessões, como desdobramentos do poder presidencial, logo visto como Autoridade, podemos encontrar o artigo em que “Todas as Autoridades locais ficam obrigadas a prestar aos Engenheiros as providencias e esclarecimentos, que exigissem para a boa execução da presente Lei”¹¹. Em outro, a referida lei ainda exige de cada engenheiro chefe um relatório geral sobre sua respectiva sessão, para ser apresentado em Assembleia Legislativa Provincial.

Essa apresentação vai exigindo gradualmente a presença do engenheiro na Assembleia, quando são mencionados em alguns relatórios presidenciais, ainda que de forma sutil, o espaço

¹¹ Aperj, notação 1089, Lei Nº 36, ano de 1836, Artigo 21º.

aberto por determinados presidentes para que os próprios engenheiros chefes apresentassem seus relatórios em sessões ordinárias da Assembleia Legislativa. Outros mais possuíam seus relatórios anexados diretamente aos do presidente, sendo poupados de interpretações diretas pela autoridade provincial, demonstrando certo nível de confiança da autoridade máxima da província sobre a equipe de engenheiros.

Tomemos como exemplo o engenheiro chefe da 1ª Sessão, Frederico Carneiro de Campos, em 1842. Segundo BLAKE (1895), o baiano destacou-se no Real Corpo de Engenheiros como diretor da fábrica de pólvora de Estrela, em 1822 e, posteriormente, destacou-se politicamente no Império do Brasil ao servir como deputado da primeira legislatura da Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro, em 1835 e, posteriormente, adquire novo destaque político nas legislaturas de 1863 a 1866.

Focado em assuntos de infraestrutura e política, Campos também se fez em assuntos de guerra até sua condecoração final como coronel, frente ao conflito iminente contra o Paraguai, onde :

querendo ter na administração da província de Mato Grosso quem reunisse o valor militar e à atividade (de) ilustração e prudência, Carneiro de Campos, que já se havia pronunciado no parlamento com geral aplauso em debates relativos aos negócios da guerra, foi para este cargo escolhido” (BLAKE, 1895, vol. III, p.p 153-155).

Morto em ação paraguaia no sequestro do navio Olinda, onde estava presente em 1867, Campos deixou, para além dos relatórios e apontamentos estatísticos da 1ª Sessão de Obras Públicas entre os anos de 1840 e 1842, um legado político que envolvia tanto sua função enquanto cidadão, como profissional. Em meio a um trabalho geodésico, um mapeamento de governadores e presidentes da província da Paraíba para a revista do IHGB, uma planta da cidade do Rio de Janeiro de 1858 e uma carta cartográfica de contestação entre os terrenos da Guiana Inglesa reclamados pelo Brasil, Frederico Carneiro de Campos também foi presidente da província da Paraíba, em 1848 (Idem, ibidem, vol. III, p. 155).

Em seus *Alguns apontamentos estatísticos sobre a 1ª Sessão Das Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro no ano de 1842*, o engenheiro chefe busca na História as razões básicas para a realização de ações governamentais para o fortalecimento da administração estatal, tais como os censos.

Entre os povos antigos, os Romanos faziam debaixo da inspeção de um magistrado, o qual por isso se chamava Censor, o quadro de sua população de cinco em cinco anos; povos guerreiros, suas vistas eram sempre o triunfo de suas armas; assim todos os cinco anos Roma conhecia sua posição para as tentativas de suas novas conquistas. Hoje os povos modernos têm a necessidade de um censo, que mostrando-lhes a

extensão de seus recursos, lhes de uma medida completa do seu poder e os ponha ao alcance de julgarem dos esforços de que são capazes com o fim do seu engrandecimento também, mas firmando em bases mais solidas e duradouras, quais a do desenvolvimento da inteligência e da indústria (CAMPOS, 1842, p. 6).

Quer dizer, conhecer a população em sua quantidade significa garantir o controle territorial e produtivo para a sobrevivência imperial! Todavia, esse império brasileiro não deve se manifestar enquanto um conjunto de “povos guerreiros”, mas sim conhecer quantitativamente a sua população com o intuito de conhecimento de seus recursos produtivos, mantendo um império de base econômica, incluindo o Brasil no escasso conjunto dos “povos modernos”.

Outro exemplo a se trabalhar é o engenheiro responsável pela conclusão de parte da Estrada do Comércio, o tenente-coronel Conrado Jacob de Niemeyer. Este possuiu vida política ativa e agitada em momentos do Período Joanino e do Primeiro Reinado.

Português por nascimento, Niemeyer era cursado em Matemática pela Escola de Artilharia, servindo ao exército português na Revolução Pernambucana, em 1817, e ao imperador D. Pedro I na Confederação do Equador, em 1824. Constantemente acusado de arbitrariedades durante sua missão em 1824 e de contrariedades ao governo durante 1832, Niemeyer abdicou de seu posto de coronel e passou a servir como engenheiro ao governo imperial, vivendo de consignações e arrematações (BLAKE, 1895, Vol. II, p.p. 130 – 131).

A princípio, esses dois engenheiros traçam um paralelo de gerações que presenciavam a organização institucional da década de 1840. Se, por um lado, engenheiros mais antigos, tais como Niemeyer, tiveram vida política e belicosa ativa nos conturbados períodos dos anos de 1810 a 1830, já os mais novos, como Campos, possuíram mais vida política que militar, por presenciarem momentos de fortalecimento dos poderes provinciais e novas necessidades, específicas das décadas de 1840 e 1850, de participação no corpo da sociedade política como agentes do consenso político do império visto pelos saquaremas.

Essa diferença pode ser marcada, também, pela formação específica de ambos. Campos esteve em um momento de início da transição do engenheiro militar para o civil, uma vez que sua geração – vinda do primeiro decênio do século XIX – ainda dependia da Academia Militar para obter conhecimento das engenharias e obter maior status político no Estado em formação sem depender das posses da grande propriedade de terras e escravos.

Niemeyer, por sua vez, nascido no ano de 1788, viveu o momento de desmantelamento do reinado absolutista, vendo-se obrigado a vir ao Brasil devido à invasão napoleônica. Sua

geração estava imersa na extrema necessidade de vinculação ao serviço público e este resumia-se ao serviço militar, tendo sua especialização para trabalhos de campo e não políticos. Não a toa, frente aos seus posicionamentos políticos, quaisquer que tivessem sido, abdicou de sua patente e continuou a servir o império enquanto engenheiro civil, preso ao seu trabalho de campo.

A geração posterior tanto a de Campos, quanto a de Niemeyer, se encontraram em outro momento: nem a obrigação de serem militares para obterem uma carreira profissional, nem a obrigação de se alistarem para terem acesso ao ensino superior¹². Fazendo um panorama geral, os engenheiros nascidos nas décadas de 1830 e 1840 conseguiram realizar cursos de Matemáticas em universidades europeias, obtendo carreira civil e retiraram sua atuação em campo, prática, dos regimentos militares para a ação científica, voltada mais para o consenso do que para a coerção.

Para além dos dois casos mencionados, encontramos quase dentro da totalidade dos engenheiros pesquisados, intensa publicação de artigos científicos nas revistas do IHGB, assim como suas participações enquanto membros, análises científicas, cartas geográficas e, eventualmente, participação na sociedade política concentrada em outras províncias. Quer dizer, se a partir da década de 1860 esses engenheiros estão se organizando fora do ambiente público em associações e clubes privados, defensores de suas características enquanto fração de classe, aqui eles estão rompendo gradualmente com suas atividades basicamente militares e estão buscando caráter cada vez mais científico no campo político.

Ainda não havendo as associações vistas como aparelhos privados de hegemonia, que contemplassem exclusivamente os engenheiros, garantindo-lhes o campo específico de alimentação intelectual, estes se tornam dependentes do Estado administrativo, tendo sua ação valorizada enquanto funcionários do Estado.

Em suma, os engenheiros brasileiros, enquanto corpo profissional – no sentido técnico – e intelectual não possuía solidez suficiente para sua sobrevivência política na sociedade civil, o que fazia com que estes se manifestassem nos espaços públicos e políticos fornecidos pela própria sociedade política. Logo, a presença de uma Diretoria de Obras Públicas seria o primeiro passo para, além da reorganização da pauta das obras, também abrir caminhos mais frutíferos para a imagem do engenheiro enquanto representatividade provincial.

¹² Aqui, me refiro ao ensino superior como formação profissional e intelectual, resultando em atuação política clara.

Porém, a Diretoria vinha apresentando desgaste enquanto instituição. O acúmulo de trabalho para seus engenheiros e ajudantes claramente estava longe de ser enxugado, uma vez que a questão das estradas no Rio de Janeiro não era apenas uma questão de construção, mas também de conservação e fiscalização as quais estavam a cargo dos engenheiros e dos próprios arrematadores.

Muitas das vezes, foram os próprios engenheiros os encarregados de assumirem a finalização de determinadas partes das estradas, assim como da fiscalização tributária nas barreiras e pedágios. Assumiam os projetos enquanto cidadãos, arrematadores, em funções as quais o Estado não conseguiria estar presente devido aos altos custos das obras e das manutenções.

Devido aos altos custos de reparos, à falta de conhecimento e habilidade por parte de muitos arrematadores e ao gradual aumento dos próprios provinciais, que nada mais eram do que impostos relacionados à produção do mercado interno e ao crescimento do espaço urbano, muitas estradas mal tiveram suas construções finalizadas e já necessitavam de reparos urgentes. Portanto, a Diretoria das Obras Públicas não conseguiu mais resistir ao desenvolvimento provincial consequente de suas próprias estratégias e, por isso, foi extinta em Abril de 1844.

Em março do mesmo ano, o presidente João Caldas Vianna já haveria antecipado em seu relatório a importância de se reformar a Diretoria em prol de uma “sociedade inteiramente nova”:

Não pequenos melhoramentos todavia foram introduzidos pela Lei de 19 de Dezembro de 1836 (lei de criação da Diretoria), e pelas Administrações ilustradíssimas, e zelosas, que me precederam; muito resta porém a fazer n'uma sociedade inteiramente nova, com existência de ontem, na qual tudo neste ramo estava por organizar (Parênteses meus) (RPP, 1844, p. 39).

Relembrando que Vianna foi o presidente que dissertou a respeito dos prejuízos das múltiplas obras ao longo da província, esta crítica se legitima ao demonstrar que a Diretoria ou reafirmou a estratégia utilizada por Soares de Souza em realizar diversas obras simultâneas, ou conseguiu vingar no território fluminense o desenvolvimento econômico mínimo. Independentemente do resultado dessas hipóteses, o que se fez valer foi que a Diretoria de Obras públicas não conseguia mais estar a par de toda a movimentação de suas ações.

Não à toa, Vianna utiliza uma cadeia de argumentos que muito se assemelha ao de Soares de Souza, porém em outro contexto.

Além de quinhentos contos de reis podem e devem ser empregados d'ora em diante neste ramo do serviço público, as obras públicas da Província (...) ligam-se

entranhavelmente, com a felicidade pública e individual, e são poderosíssimo meio de promove-la. Sem estradas e pontes, sem canais, os produtos da indústria que formam a riqueza pública e privada, pereceriam no mesmo lugar onde nasceram (...). Sem a edificação de Templos impossibilita-se o culto externo, e sem ele desapareceria a Religião e a moralidade pública. Sem o saneamento e esgoto dos imensos pauses da Província, sofrerá de salubridade pública e minguará a população. Sem Cadeas e casas para Correção e penitenciárias, perigará a segurança pública. Sem construções hidráulicas obstruir-se-ão nossos portos, outros não poderão melhorar-se, e a navegação interior dos rios e lagoas, ficará empecida. Sem Teatros e Hospitais, ficará a Sociedade privada de um grande adminículo (ajuda) para corrigir os costumes, distrair o povo, e socorre-lo. (Parênteses meus) (RPP, 1844, p.p. 39-40).

Aqui, Vianna está reproduzindo a importância das obras públicas para o desenvolvimento social e o peso que essa infraestrutura possui para a *nova sociedade*, quer dizer, ele está pontuando que novas necessidades estão surgindo e que não é mais possível manter o mesmo ritmo administrativo sobre as obras. Soares de Souza, em 1840, tinha escrito:

As nações entre as quais as obras públicas tem sido sujeitas a alguma regularidade e sistema tem fixado nas suas leis as regras que as devem reger, as quais tanto mais necessárias e complicadas se vão tomando, quanto maior é o desenvolvimento e importância que tais obras vão tendo. Essas regras constituem uma das partes mais importantes da legislação administrativa (RPP, 1840, p. 63).

A diferença está clara: Soares de Souza preocupava-se com o desenvolvimento de uma administração básica sobre as obras públicas para o crescimento moral e econômico, Vianna, quatro anos mais tarde, preocupava-se com a reformulação administrativa para manter vivo esse desenvolvimento. Essa própria diferença contextual nos permite, ao menos inicialmente, compreender as diferentes estratégias existentes que ocorreram sobre o caminhar das obras.

Primeiramente, a instituição também era uma repartição cara. Analisando a tabela¹³ abaixo, é possível compreender os altos gastos que a Diretoria ocupava, preenchendo uma média de 2,3% do orçamento provincial, tendo uma despesa semelhante à dos ramos da Representação Provincial e Secretaria Provincial, que tinham gastos que variavam entre 16:000\$000 a 19:000\$000 réis.

¹³ Sobre esta tabela: os anos de 1836 e 1837 não foram acrescentados devido a ausência da Lei Orçamentária do segundo na Coleção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro e, quanto ao primeiro, pela ausência de informações sobre a Diretoria na mesma Coleção, deixando inviável seu cálculo. Quanto aos anos de 1842 até 1844, seus dados foram retirados dos respectivos Relatório de Presidente de Província, devido às leis orçamentárias dos respectivos anos estarem ausentes na Biblioteca Nacional. As porcentagens foram feitas com base nos dados apresentados no Anexo III.

Gastos com a Diretoria de Obras Públicas I.		
Ano:	Despesa:	Porcentagem sobre a renda:
1838	14:520\$000	~= 2,6%
1839	16:246\$000	~= 2,1%
1840	17:740\$000	~= 2,6%
1841	17:910\$000	~= 2,3%
1842	19:850\$000	~= 2,2%
1843	22:585\$150	~= 2,4%
1844	18:930\$000	~= 2,1%
Média:		~= 2,3%

Pegando o ano de 1843, por exemplo, sua disparidade está marcada pela quitação das dívidas de anos anteriores, que foram todos orçados pelo presidente em seu relatório, o que trouxe o maior valor. Tais dívidas estão voltadas para pagamento de pessoal e material, estando o capital, em maior parte, voltado para o pagamento do primeiro (RPP, 1843, Tabela 8).

Muito provavelmente, a quitação dessas dívidas já era marca da desconstrução da Diretoria, uma vez que seu próprio criador, Paulino José Soares de Souza, afirmava da necessidade de reforma dessa instituição, pois a mesma já não conseguia cumprir seus exercícios devido tanto a “impersistencia dos presidentes”, o que tornava este cargo “quase inteiramente inútil” (RPP, 1840, p.65), quanto a inconsistência dos trabalhos dos engenheiros chefes, que nem sempre formulavam o orçamento e os planos da obra, deixando a presidência da província com poucas informações. Vale ressaltar, também, que os valores expostos no relatório provincial antecedem aqueles presentes na Lei do Orçamento, o que não nos assegura que o valor de 22:585\$150 réis foi aprovado e cobrado pela Assembleia Legislativa Provincial, podendo ser barganha da presidência para que ao menos um valor maior fosse legislado.

Assim o era com as despesas voltadas para as obras públicas, onde a Diretoria também ocupava lugar de destaque, com média aproximada de 5,8%¹⁴.

¹⁴ A construção dessa tabela segue a mesma problemática da anterior, sendo que os valores de despesa destas são todos provenientes das Leis Orçamentárias. A porcentagem tirada sobre as obras públicas foi feita com os valores apresentados nessas mesmas leis que orçaram as despesas respectivas de cada ano.

Gastos com a Diretoria de Obras Públicas II.		
Ano:	Despesa:	Porcentagem
		sobre as obras:
1838	14:520\$000	~ = 11,7%
1839	16:246\$000	~ = 3,4%
1840	17:740\$000	~ = 4,4%
1841	17:910\$000	~ = 3,8%
1842	19:850\$000	~ = 5,7%
Média:		~ = 5,8%

Em segundo momento, uma Diretoria que foi desenvolvida em 1836 e que foi extinta em 1844 encaixa-se, quase que perfeitamente, no momento de necessidade que o Partido Conservador teve em buscar medidas centralizadoras que caracterizaram o período do Regresso. A preocupação de Paulino estava no fortalecimento do poder regional que as medidas liberais adotadas na década de 1830, principalmente o Código do Processo Criminal e o Ato Adicional à Constituição de 1824, abriam portas para a desordem pública.

Como afirma a Professora-Mestra Clarice de Paula Ferreira Pinto:

Crítico ao Ato Adicional de 1834, Paulino entendia que este dividiria as tarefas entre o poder central e o poder provincial, cabendo, ao primeiro, a elaboração da lei e a determinação dos cargos e das suas atribuições e, ao segundo, a o controle sobre o encarregado designado para executar as resoluções do poder central. Essa descentralização permitiria, segundo Paulino, que grupos locais controlassem a aplicação das leis, adaptando-as às suas circunstâncias e aos seus interesses (PINTO, 2014, p. 47).

O presidente, em sua época, sabia que era impossível à província arcar com todas as obras necessárias e que, para isso, era preciso o peso imediato da sociedade civil em formação. Perfeito momento. Institucionalizar as obras com base na Diretoria que, como vimos, aumentam o teor de autoridade dos engenheiros e os colocam em contato direto com a presidência e a Assembleia Provincial Legislativa garante que a ação estatal coloque um freio no crescimento da ação particular.

Entretanto, essa ação não deveria ser extinta, porém controlada. Era preciso que o cidadão, seja em posição de empresário, ou arrematante; soubesse que seu serviço era público e que o capital utilizado para as obras deveria estar presente nas construções, tendo suas sobras retornadas aos cofres provinciais.

Por outro lado, a perspectiva de PINTO (2014) nos mostra que a própria ação particular não seria suficiente para o desenvolvimento das obras públicas. Dialogando com as fontes aqui

presentes, esse argumento é legítimo, pois a ação dos arrematantes e empresários está presente em pontos específicos da província, como veremos, que reforça o intuito de Soares de Souza em expandir este ramo nas mãos dos interesses privados para maior amplitude das obras.

Sendo assim, o poder *Administrativo* abre a lacuna para a ação particular, mas se faz presente para que a mesma não se reconheça como ponto central do desenvolvimento:

(...) convém muito mais confiar à indústria dos particulares a execução e propriedade de estradas e canais, por meio de empresas (...), porém (...) a carência de capitais, o fácil, mais seguro e talvez lucroso emprego dos que existem e a falta de exemplo e do espírito de empresa não permitir que a ação isolada da Administração seja substituída (...) (RPP, 1838, *apud*, PINTO, 2014, p. 44).

Esse posicionamento está enquadrado na luta contra o desenvolvimento da ação privada livre, principalmente no contexto da Maioridade. Com a queda do gabinete maiorista e, vinda as Revoltas de 1842, a centralização nunca se tornou tão necessária.

Para Hörner (2011) e Pinto (2014), as revoltas seriam resultado do retrocesso legislativo no período do Regresso e que, com a falha dos maioristas e a ascensão do gabinete Conservador, as forças políticas locais em São Paulo e Minas Gerais não viam alternativas senão pegar em armas e atacar os ministérios conservadores.

(...) as leis de 23 de novembro e 3 de dezembro de 1841 – respectivamente do Conselho do Estado e da reforma do Código – teriam desempenhado um papel unificador no contexto dos descontentamentos locais e da existência de feridas políticas mais antigas. (HÖRNER, 2011, p. 333).

Na parte paulista do Vale do Paraíba, onde a ação rebelde é “pouco clara e sugere uma ação autônoma” (HÖRNER, 2011, p. 337), é possível encontrar algumas pistas a respeito das causas ali existentes. Acredito que a razão dos conflitos no Vale terem sido diferentes das do interior das províncias de São Paulo e Minas Gerais está no fato de serem eles dois polos de produção cafeeira em constantes disputas fiscais e territoriais com o Rio de Janeiro.

O ministro do Império Candido José de Araujo Viana, em 1843, afirma que:

Achando-se interrompidas as comunicações entre a Capital da Província de São Paulo, e os Municípios de Cunha, Bananal, Areas, Queluz, Silveriras, Lorena, e Guaratinguetá, foram estes Municípios anexados à Província do Rio de Janeiro por Decreto de 18 de Junho do ano passado: outro Decreto de 29 de Agosto seguinte os restituiu à Província a que anteriormente pertenciam, tendo cessado os motivos que aconselharam aquela providencia (RMI, 1843, p.p. 4-5).

Sobre Minas Gerais, afirma que:

(...) indícios veementes se manifestavam de que suas longas e válidas raízes se estendiam pela Província de Minas Gerais. As Câmaras Municipais de Barbacena, S. João D’El Rei e Presidio (além de Barbacena e Arraial de Santa Luzia) ousaram dirigir

ao Trono Imperial representações semelhantes à mensagem da Assembleia Provincial de São Paulo (...) (Idem, *ibidem*, p. 5).

Confirmando as suspeitas sobre a questão territorial do Vale nos conflitos de 1842, o já analisado Frederico Carneiro de Campos, em sua chefia na 1ª Sessão de Obras Públicas no ano de 1842, afirma:

A simples vista d'olhos sobre o lado Oeste da Carta da 1ª Sessão fará desde logo apreciar muitos dos inconvenientes de divisas, que, como estas, não tem pontos determinados, e algumas das quais são feitas pelos diferentes moradores daqueles lugares; de modo que os primeiros que para ali entraram, e se foram estabelecendo, se eram Paulistas ficaram sempre pertencendo à Província de S. Paulo, e se Fluminenses se conservaram na do Rio de Janeiro. Esta variação continuada, conforme a naturalidade dos diferentes possesores, tem prosseguido; ela é evidentemente oposta aos interesses gerais do País, aos da Província do Rio de Janeiro, e aos habitantes do Município de Resende, os quais tendo de passar por terrenos da Província de S. Paulo para seguirem com suas produções aos portos desta Província são obrigados a pagar taxas de barreiras naquela Província, além das exigidas presentemente nas desta (CAMPOS, 1842, p. 8).

Para Campos, portanto, as motivações entre as rivalidades existentes para as duas províncias era estrutural. Independentemente de razões de grande política – obviamente que não a isolando do processo – as questões que abordariam as revoltas no Vale estariam atreladas à definição dos habitantes enquanto paulistas, ou fluminenses, o que interfere diretamente na relação de identidade com a terra.

Nesta identidade teríamos não apenas a legitimação cultural do povo local, pois definir-se paulista traz uma carga simbólica e representativa diferente do definir-se fluminense, mas também a relação direta com a produção econômica. Ser fluminense e pagar tributos paulistas em territórios que, cartograficamente, seriam fluminenses era uma afronta à autoridade da terra, aos proprietários locais.

Da mesma forma, ser paulista e pertencer a uma terra que é dita como pertencente ao Rio de Janeiro é trazer a sensação de tomada de território e esvaziamento das relações sociais ali presentes, tendo de sucumbir às fluminenses. De qualquer forma, Campos reafirma em seu relatório que:

A nossa Carta da Província mostra a verdadeira posição do dito Sertão, ao Sul do limite marcado no Alvará de 28 de Novembro de 1816, que criou a Vila de Areas; e portanto não podendo fazer parte da Província de S. Paulo; e muito menos sendo esta incorporação ordenada por uma autoridade, no meu pensar, para insto incompetente (CAMPOS, 1842, p. 9).

Isso sem falar de outros pontos territoriais que, segundo as análises de Campos, também não pertencem à São Paulo e que, por isso, as incorporações foram deliberadas pela Assembleia Legislativa Provincial de forma ilegítima. Dessa maneira, segundo nosso engenheiro citado, os

conflitos entre São Paulo e Rio de Janeiro seriam motivados por inexatidão cartográfica e, possivelmente, oportunismo.

É preciso frisar que o objeto desta pesquisa não é, ou está, nas Revoltas Liberais de 1842, mas as mesmas esbarram com o processo de estudo das obras públicas, sendo importante ressaltar que a análise acima é simplista e necessita de um número maior de fontes. Todavia, essa rápida análise talvez ajude a compreendermos a “ação extremada de abandonar suas lavouras, seus negócios, suas famílias e tomar em armas arriscando suas próprias vidas” (HÖRNER, 2011, p. 333) feitas pelos cidadãos distanciados das decisões da grande política e afetados indiretamente por ela, pois envolve a produção econômica – pelo menos no lado paulista do Vale do Paraíba – que dialoga diretamente com a estrutura social, suas hierarquias, éticas e convicções morais sobre os locais em que vivem.

Para as disputas entre a classe senhorial,

Os acontecimentos, que em 1831 e depois dessa época, temos presenciado nesta Corte; os que ocorreram nas Alagoas, no Pará, em Mato Grosso, em S. Pedro no Rio Grande do Sul, na Bahia, e ultimamente em S. Paulo, e Minas Gerais, devem convencer de que, no seguimento de uma liberdade sem limites, se vai precipitar na voragem da anarquia (RMI, 1843, p. 5).

Está no “exagerar o elemento democrático da nossa Constituição” (Idem, ibidem, p.p. 3-4) as motivações de ações centralizadoras que contextualizam ações como a criação da Diretoria de Obras Públicas como instituição única a realizar múltiplas obras que venham a orientar os passos a serem tomados pelo Partido Conservador.

Findo esse momento, presenciando o chamado *Quinquênio Liberal*, o que antes era necessário para controlar os avanços do regionalismo dentro da província fluminense e o fortalecimento contra o desenvolvimento dos de São Paulo e Minas Gerais, agora é preciso reformular o ranço deixado pela ação intensa do Regresso e iniciar um novo capítulo, a *sociedade inteiramente nova*.

Nesse ínterim, no lugar da Diretoria de Obras Públicas foram desenvolvidas algumas tentativas de reorganizar a relação entre a presidência e a fiscalização das obras. A de maior destaque nelas foi a composição de uma junta administrativa, formada por “(...) três inspetores, e um arquivista, e presidida pelo presidente da província (...)” (RPP, 1845, p. p. 13-14).

Essa junta teve em paralelo uma nova divisão territorial no Rio de Janeiro. Se, pela Diretoria existiam quatro sessões, com essa nova junta haveria sete distritos, melhor divididos e distribuídos pelo terreno fluminense. Para Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, futuro

Visconde de Sepetiba e autor do projeto, a divisão da província em quatro sessões impedia a boa fiscalização das obras que “(...) saíam na maior parte imperfeitas, e de pouca duração, além de muito dispendiosas” (RPP, 1846, p.p. 17-20).

Compõe o corpo de empregados da repartição o presidente, os quatro engenheiros chefes de suas respectivas sessões, oito ajudantes, sendo dois para cada sessão; seis aspirantes a engenheiros chefes, um *Desenhador* – o que provavelmente seria uma ocupação semelhante à de um cartógrafo -, dois *Amanuenses* (copista de documentos à mão) e um porteiro. Já a lista de material é composta por tudo o que envolva a produção dos documentos e o aluguel da casa, que também é o mesmo espaço da Escola de Arquitetos Medidores (Idem, Ibidem, Tabela 8).

O gasto com seus empregados ocupava cerca de 93% do valor calculado e orçado, ou até mais, pois os valores com o material variavam entre 500\$000 a 1:000\$000 réis.

Cada distrito teria seu engenheiro chefe e, assim, manteria relações próximas com a junta administrativa a partir de reuniões, projeções e, é claro, apresentação de relatórios. Com Coutinho, retomamos à preocupação de tornar o engenheiro a conexão entre a província e a *civilização*, pois essa junta teria a função de atualizar constantemente os projetos e tecnologias a serem empregadas nas obras públicas, para facilitar cada vez mais o desenvolvimento da infraestrutura provincial.

Reconhecendo eu a necessidade tanto de estreitar mais o círculo da direção e inspeção das obras da província, como da existência de um corpo científico a que o governo pudesse consultar sobre os projetos, orçamentos e utilidade das obras, que pretendesse empreender, o qual sendo fixo, fosse, por assim dizer, o arquivo vivo da história de todas as obras executadas ou projetadas, e sendo mais independente, oferecesse à presidência melhores garantias para uma inspeção e fiscalização geral (...) (RPP, 1846, p.p. 17-20).

Entretanto, o regulamento da junta governativa não foi aprovado e o corpo científico, portanto, não foi para frente. O relatório de 1848 expõe indicações de que esse projeto de Oliveira Coutinho ainda passou por maiores discussões na Assembleia Legislativa, pois apenas em 1º de julho de 1847 foram deliberadas a nova divisão em distritos junto com “ajudantes na parte científica” (RPP, 1848, p.p. 22 – 23), o que significa dizer que apesar da rejeição sobre uma junta científico-administrativa, havia a séria necessidade de colocar em funcionamento o desenvolvimento das técnicas e tecnologias de construção.

Somente em 1851 é que a institucionalização das obras públicas começou a tomar melhor forma, uma vez que a correlação de forças que se estendia desde a década de 1830 para a disputa

sobre o governo imperial passou a se apaziguar. Era o processo que resultara no chamado período da Conciliação.

Em 1849, o presidente Luiz Pedreira do Couto Ferraz lança a necessidade de renovar a administração das obras públicas:

Tenho tratado o mais possível de restringir esse pessoal (funcionários ajudantes dos engenheiros), sem contudo prejudicar o andamento regular dos trabalhos, e conhecendo alguns inconvenientes na divisão existente já porque não é por ela bem guardada a precisa proporção quer no número de obras, quer na sua extensão, já porque não há um centro que sirva de examinar certos trabalhos como planos, e orçamentos dos engenheiros empregados nos distritos e a quem o presidente ouça nos casos duvidosos, pretendendo dar uma nova organização a esse ramo do serviço público; tendo já feito as bases da reforma em cujo desenvolvimento se trabalha e nela procurarei acomodar as necessidades do serviço, e sua maior regularidade com a devida economia da fazenda provincial (Parênteses meus) (RPP, 1849, p. 18).

O presidente nos traz dois pontos importantíssimos para esse momento: centralismo e controle orçamentário. Tendo em vista os gastos que todo o setor de obras gera – desde as obras em si, até a organização administrativa – e a carência de fiscalização, a presidência da província claramente coloca aqueles dois pontos como suas referências para a nova administração, buscando retomar o centralismo de acordo com o contexto vivido, mas com baixos custos, ou ao menos suportáveis, para manter a repartição.

O quinquênio que envolve os anos de 1849 a 1854 teve como participantes ativos os presidentes Luiz Pereira do Couto Ferraz (1849 e 1850) e Luiz Antonio Barbosa (1851 até 1854), tendo como respaldo o vice-presidente João Pereira Darrigue Faro (1850 – 1854). Essa tríade tem como principal destaque o momento de maior desenvolvimento econômico provincial, tendo um maior número de obras sobre estradas a serem realizadas e a formação de novos núcleos econômicos na província, tais como Cantagalo, Nova Friburgo, Petrópolis e a retomada econômica de Campos. Buscam, gradativamente, substituir o deslocamento do café e outras mercadorias em costas de animais guiados por tropeiros, por carros e estradas de ferro.

Foi nessa lógica que Couto Ferraz protagonizou não somente a nova repartição para as obras públicas, como também foi o assinante, como Ministro do Império, do primeiro contrato para a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que apesar de ter tido seu início em 1855, passou por um longo processo entre os anos de 1850 e 1854 de debates e transformações que desencadearam em acúmulo de capitais e sociedades de ações capazes de por a estrada de ferro em prática (EL – KAREH, 1982). Em 1854, o presidente Luiz Antonio Barbosa afirmava:

O regulamento de 14 de dezembro de 1849, que já fiz imprimir, resume, e coordena os estudos anteriores; define claramente as atribuições dos empregados de repartição de obras públicas, e marca as condições com que devem ser executadas, descendo a

todos os detalhes que um regulamento pode alcançar: é um trabalho do maior merecimento, porém o fato mesmo de não se lhe haver dado execução até agora, parece bastante para justificar-me de tomar algum tempo para meditar sobre a eficácia de suas disposições, no ponto de vista de remover os inconvenientes que fizeram condenar, depois de 8 anos de experiência, a diretoria da lei de 19 de dezembro de 1836, cujas bases adota o novo regulamento (...). Quanto a mim, a presidência não pode dispensar o auxílio de uma repartição com conhecimentos profissionais que examine, corrija, e sistematize os trabalhos dos engenheiros, e exerça a fiscalização indispensável sobre as obras, suas despesas, e modo de as executar (RPP, 1854, p. 21).

Para a tríade, a nova organização das obras públicas deveria retomar a lei de 19 de dezembro de 1836, ou a já falada Diretoria das Obras Públicas. Era preciso, como já foi dito, retomar o centralismo. Porém, em mesmo relatório a seguinte proposta é lançada:

Mas deverá essa repartição ter o caráter de simples conselheiro, e de auxiliar da presidência, ou existir à parte com ação própria dentro do círculo que lhe for traçado, e não pode ser muito estreito? Eu inclino-me pelo primeiro arbítrio, que, além de outras vantagens, tem a de evitar os embaraços notados no relatório de 1º de março de 1841 (Idem, ibidem, p. 21).

Nas páginas anteriores mencionamos o relatório de 1841 e sua importância, principalmente por estar em diálogo com o de 1843 a respeito das múltiplas obras simultâneas e o quanto isso dificultava o comércio interno entre os municípios. Com vistas a evitar esse suposto caos, juntamente com um corte maior nos gastos e melhor restituição da autoridade provincial sobre as obras é no que se baseia essa nova repartição.

É possível que o fator de maior interesse dessa nova administração seja o de colocar a repartição como ponto de comando, mas sem chegar ao ponto de trazer uma autoridade excessiva para ela, portanto, tendo-a como *conselheira*. Nesse ínterim, seria anulada a ampla autonomia que existia para a Diretoria das Obras Públicas e que, possivelmente, garantia-lhe os altos gastos e a estratégia já conhecida.

Dessa maneira, colocar a repartição mais subalterna aos poderes provinciais poderia diminuir “algum vício que cumpre remediar” (RPP, 1854, p. 21), como pensa o presidente ao traçar uma rápida análise sobre como as estratégias sobre as obras possuíam planejamento positivo, mas sempre na parte administrativa elas falhavam e, a partir daí, todo o resto. Inclusive, o atraso em sua execução estaria de acordo com os aperfeiçoamentos precisos para a realização da nova repartição.

Assim, a principal preocupação provincial estaria relacionada com os meios de transporte. Era o momento de preparar o terreno para a entrada das estradas de ferro e dos canais.

Uma nova tendência, mais profícua e civilizatória, tem-se manifestado geralmente. Essa tendência faz convergirem todos os espíritos para o progresso material, como elemento de riqueza e de prosperidade, que servirá de base ao progresso moral.

Facilitar os meios de transporte, abrir novas estradas e melhorar as antigas, substituir o atual sistema de condução que é tão demorado e oneroso à lavoura, eis aí o empenho comum em que lidamos todos, quer administradores, quer administrados. E esse empenho é tanto mais sério, quando as estatísticas e documentos fiscais nos confirmam que à proporção que se aperfeiçoam, as estradas e os transportes, a agricultura vai tomando maior desenvolvimento (RPP, 1854, p. 6).

Por fim, é preciso salientar que em meio a um Estado de características restritas, logo imerso na necessidade política e econômica de ser interventor na produtividade e nas formas de pensar, existe uma dependência mútua. De um lado a sociedade civil, carente de instituições privadas que contemplem sua pluralidade social, de outro a sociedade política monopolizada pela classe de proprietários.

Para a primeira, era preciso que o poder público legitimasse suas ações para que não fossem consideradas frutos de desordem, ou até mesmo fruto de individualismos. Para a segunda, era preciso organizar a sociedade civil para a unidade nacional e escravocrata e a classe dominante só conseguia enxergar, dentro de suas necessidades materiais, o ímpeto em atrair a população para as repartições públicas, ou para funções de trabalho público, como arrematações e fiscalizações.

Por isso, as tentativas de organização e institucionalização das obras públicas não poderiam ir para muito além do que fornecia a própria Diretoria. Ela correspondia em “estreitar alianças entre os grandes proprietários de terras e escravos, e entre o governo da Casa e o do Estado” (PINTO, 2014, p. 70) através das relações públicas que exigiam o chamado da população para a realização das obras e, principalmente, o chamado do governo para que essa mesma população fornecesse os indivíduos necessários para construir e reformar as obras que atrasariam o progresso do governo, nas chamadas arrematações, como veremos a seguir.

2.3. Laços diretos entre o Estado restrito e a sociedade civil em crescimento: os arrematadores.

Apesar de estarem presentes na construção das estradas, pontes, canais e estradas de ferro da província, o sistema de arrematação não constitui em uma ação exclusiva na realização das obras públicas. Neste meio, as arrematações seriam uma experiência dentro da outra, quer dizer, seu uso nas obras foi posterior ao uso na fiscalização tributária.

A arrematação das barreiras fiscais trouxe a experiência necessária que a classe senhorial precisava para suprir a necessidade de contenção de gastos públicos, assim como a de pessoal. Deixando nas mãos de particulares, a atividade fiscal se tornava mais atraente, solucionando os

problemas de esvaziamento dos postos de cobrança e do desinteresse da população pelo trabalho.

A prática de 5 anos mostra que pelo meio das arrematações das barreiras tem a província lucrado muito mais, do que quando eram elas administradas; e por isso pretendo mandar por em hasta aquelas duas, logo que haja base suficiente para se orçar o seu rendimento provável (RPP, 1850, p. 10).

O controle fiscal, mesmo tendo passado por um processo de reformulação e centralização semelhante a Diretoria de Obras Públicas, com a chamada Junta da Fazenda Provincial, feita entre os anos de 1840 e 1841, ainda manteve suas tradições quanto ao exercício do poder público feito por particulares. Segundo Wilma Peres Costa, desde os tempos coloniais a cobrança de impostos se fazia por meio de indivíduos em contrato com o governo, poupando o Estado de maiores gastos e mobilidade de funcionários.

Esse sistema, portanto, também passou a ser utilizado para que o Estado pudesse desenvolver as obras projetadas, mas que eram muito onerosas aos cofres públicos. Sua organização lidaria com duas formas: as chamadas obras de administração e as de arrematação. As primeiras correspondem às obras controladas pelo governo, quanto à segunda, por particulares. Segundo Paulino José Soares de Souza:

A experiência tem constantemente mostrado que as obras feitas por administração de agentes do governo, são, com mui raras exceções, mais dispendiosas e demoradas, do que as que se fazem por empresa, ou arrematação. Nestas é a ação de um agente muitas vezes indiferente a uma despesa que não o prejudica, e interessado na demora, pela continuação dos seus vencimentos, substituída pelo interesse e atividade do particular (RPP, 1840, p. 63).

Todavia, a utilização desse sistema trazia riscos, sejam eles marcados pelo reforço do poder local, caracterizado pelo regionalismo, sejam eles pela diminuição do poder do Estado sobre a sociedade, tendo o resultado de ambos ligados à desordem. Então, era preciso garantir a intervenção positiva sobre o arrematante, deixando-o sob as seguintes regras:

1º Que se fixem as formalidades que devem preceder. 2º Que as condições sejam por tal modo organizadas, e com tal minuciosidade e exatidão redigidas, que fiquem com clareza as obrigações dos contratantes, prevenidas quaisquer dividas que possam ocorrer. 3º Que os orçamentos que tem de servir de base às arrematações, em lugar de serem englobados sejam feitos com a maior individuação possível, carregando-se sobre a sua totalidade uma razoável percentagem em benefício do arrematante, tanto maior, quanto menor for a importância pecuniária da obra. 4º Que a preferência não seja somente regulada pelo menor preço, mas que seja o governo autorizado a preferir o concorrente, que ainda mesmo que exija maior quantia, é mais hábil para executar as obras, ou pelo seu caráter probo, habilidade e reputação, oferece maiores garantias. 5º Que uma lei regule a responsabilidade dos arrematantes, e estabeleça meios prontos e fáceis a tornar efetiva, dando-lhe ao mesmo tempo todas as necessárias garantias. 6º Que não se verificando a arrematação, por ser baixo o orçamento que lhe serve de base, possa o governo elevar razoavelmente a percentagem em benefício dos arrematantes. 7º Que o mesmo fique autorizado a por nas obras arrematadas, que ou pela sua importância, ou pela sua natureza, o exigirem, agentes seus, habilitados com

os necessários conhecimentos teóricos e práticos, que fiscalizem a sua execução, e o emprego dos materiais, recusando aqueles que não tiverem as condições exigidas. Este serviço não pode ser prestado pelos chefes de sessão ou pelos seus ajudantes, os quais, tendo ordinariamente muitas incumbências para satisfazer, não podem permanecer em um lugar por muito tempo. Demais seria para esse fim o seu número insuficiente (RPP, 1840, p. 64).

Com mais precisão, a lei que cria a Diretoria das Obras Públicas já determina as bases iniciais para a arrematação:

Art. 16°. Todas as obras serão com preferência feitas por arrematação, debaixo das condições organizadas pela Diretoria, e aprovadas pelo Presidente da Província, e sob a fiscalização do Engenheiro da respectiva Sessão, no que respeita à execução do plano, verificação de materiais dimensões de resistência, e permanência da obra. Não se podendo porém verificar a arrematação, serão as obras feitas por administração (...).

Art. 17°. Feita ou consertada uma estrada ou parte dela ou uma ponte, será a sua conservação posta em arrematação, segundo o plano e condições organizadas pela Diretoria, com aprovação do Presidente da Província, sendo a execução do contrato fiscalizada pelo Engenheiro, em cuja Sessão estiver a estrada ou ponte.

Art. 18°. Não concorrendo arrematantes, serão as obras de conservação das estradas e pontes feitas por conta da Fazenda Provincial, por meio de homens colocados em determinada distancia, os quais deverão percorrer frequentemente a extensão da Estrada que lhes for marcada, e fazer os pequenos reparos para acautelar maiores estragos, segundo as instruções dadas pelo Engenheiro, devendo porém dar imediatamente parte a este, quando tais estragos forem maiores, a fim de acudir-se com prontidão ao necessário conserto. Estes Empregados serão da escolha do Engenheiro da Sessão, a quem ficarão subordinados e ele proporá à Diretoria, e esta ao Presidente da Província, as gratificações que devem vencer¹⁵

Como podemos perceber, o sistema de arrematações, apesar de não possuir uma lei específica sobre o mesmo, mantém uma rígida linha de controle. Possivelmente a herança de práticas anteriores, que proporcionaram erros e acertos para a confecção teórica e minimamente legal do sistema, condicionaram essas esmiuçadas regras para a utilização nas obras públicas, mas que ainda precisavam se adaptar a este ramo provincial.

Dessa forma, a década de 1840 é marcada pela participação tanto de grupamentos sociais capazes de fortalecer o poder conservador, quanto de outros que possuem menos compromisso com as relações da grande política, pensando em benefícios mais imediatos. É dessa maneira que o sistema de arrematações se mostra instável, pois é o subterfúgio utilizado pelo governo para a integração dos agentes da sociedade civil, assim como da redistribuição populacional da província.

A Diretoria era vista como uma forma de reverter uma situação que vinha desde o período colonial: a população, atraída pela indústria das minas, dispersava-se pelo interior, sem uma ordem específica. Após o florescimento da agricultura de exportação e do comércio interno, o litoral passou a atrair a atenção dos indivíduos, deixando o interior ‘coberto de populações decadentes ou estacionárias’, que

¹⁵ Aperj, notação 1089, Lei Nº 36, ano de 1836

migravam de região em região, de acordo com a expansão da indústria cafeeira e açucareira (PINTO, 2014, p. 70).

Dos erros típicos de um sistema em adaptação, podemos encontrar a constante presença de arrematantes incapazes de produzir e conservar obras de boa qualidade, por indispossem de conhecimento para isso, assim como de arrematantes que acabam por tornar as obras ainda mais onerosas para os cofres provinciais. Portanto, Paulino ressalva que “pudessem prestar esse serviço, os aspirantes a engenheiros civis, debaixo das ordens, e segundo as instruções dos respectivos chefes de sessão” (RPP, 1840, p.64).

Seu intuito estava em desenvolver uma parceria entre os engenheiros civis e cidadãos interessados nas arrematações, criando um link onde pudessem surgir novos “arrematantes hábeis”, trazendo um nível de experiência básico e também uma compreensão sobre a responsabilidade da arrematação. Com o passar dos anos e o aumento do número de arrematantes sobre as estradas, a problemática orçamentária surge: se antes o objetivo principal da arrematação é poupar os cofres provinciais, a facilidade com que se pode arrematar uma obra atraiu arrematantes despreparados para o serviço e, ainda mais, que não retornavam aos cofres públicos o dinheiro que lhes foi concedido por contrato para a execução da obra referida.

Começa-se pela dificuldade atual ou antes impossibilidade de organizar orçamentos exatos, e de verifica-los pressuposta à moralidade deles: um dos objetos para chamo a vossa atenção. O Arrematante do ordinário ou lucra ou se arruína; e nessa segunda hipótese, que aparece algumas vezes por sua imperícia, atropela a obra. É posta uma obra em hasta publica, para qual convidam-se concorrentes. Tenham ou não qualidades necessárias para ser arrematantes, isto é, diretor em chefe de uma obra, aliás importante; cuja construção demande vários conhecimentos; é a Presidência forçada a aceitá-lo, se ele apresenta o menor lance. Qual Administrador assaz corajoso para repelir um limite mais baixo, ofertado por um inábil, para aceitar outro mais elevado da pessoa em que ele reconhece as necessárias habilitações para empreender e executar com sucesso, perfeição e solides a obra arrematada nestes tempos em que vivemos? (RPP, 1844, p. 41).

Após o fim da Diretoria e a maior autonomia que se estabeleceu entre os engenheiros e os recém-formados distritos, a problemática foi sendo melhor analisada. Para Oliveira Coutinho, os inconvenientes ocorridos nas arrematações estariam ligados diretamente à falta de centralidade nas fiscalizações das obras, principalmente pelas atribuições dos engenheiros chefes e seus ajudantes, o que os impedia de orientar os caminhos técnicos a serem utilizados pelos arrematantes em suas respectivas obras.

As obras da província têm sido isentadas simultaneamente pelo sistema de administração e de arrematação, e ambos eles, a meu ver, tem apresentado inconvenientes talvez pela dificuldade da direção e inspeção científica, e da ponta fiscalização do governo; talvez mesmo em consequência da facilidade que houve em fazer-se nos contratos de arrematação certas concessões aos arrematantes. Se por um lado as obras administradas ficam muito mais caras do que arrematadas, muito principalmente quando para elas se concedem nas leis do orçamento consignações

muito diminutas, (...) por outro lado também não é menos certo que das arrematadas algumas tem ficado caríssimas à província, e tão mal construídas que dentro em pouco tempo se tem achado arruinadas, exigindo concertos (RPP, 1846, p.17).

Como exemplo, Oliveira Coutinho retoma aos relatórios de 1842 e 1844 sobre o caso de uma das sessões da estrada de Cantagalo até Macaé que, segundo João Caldas Vianna, em 1844, se tornou grande caso de fraude em que se encaixa o argumento de que é “indispensável atirá-lo para a tela judiciária, e aí ele apresentará bastantes (artimanhas) para emaranhar a Justiça da Província (Parênteses meus)” (RPP, 1844, p. 41). Segundo a tabela¹⁶ abaixo, podemos observar a relação entre o orçamento, o recebimento do capital e o retorno do mesmo aos cofres públicos na execução da referida obra:

Relação de gastos entre as sessões da estrada de Cantagalo à Macaé:			
Sessão arrematada:	Orçamento:	Recebidos:	Não retornados:
Cantagalo - Córrego de Luciana	41:172\$000	74:018\$840	32:846\$840
Córrego de Luciana - Sanglard	18:971\$616	73:233\$195	56:263\$509
Sanglard - Porto de Sapucaia	66:226\$000	90:843\$545	24:619\$545
Total do prejuízo acumulado:			113:729\$894

João Baptista Midosi, responsável pela porção que sai do Córrego de Luciana até Sanglard, ainda, “não repôs nos cofres provinciais a quantia de 49:539\$826 em que ficou alcançado para com a província pelos avanços que lhes foram feitos, para construir a porção da estrada hoje arrematada a D. José de Saldanha da Gama”. Além disso, não “tendo pago o seu fiador, foi necessário chama-lo ao juízo dos feitos, e aí longe de satisfazer o seu debito, que lhe foi pedido sem juros, reconvém ele a província, exigindo que esta lhe pague ainda a forte soma de 107:478\$571!!” (RPP, 1846, pp. 17 – 20).

A disparidade entre o que foi orçado e recebido na sessão daquele arrematante estaria de acordo com as constantes reclamações municipais sobre as reduzidas consignações que a província disponibilizava, fazendo com que a Assembleia Legislativa Provincial reavaliasse os valores concedidos. Levando-se em consideração a importância daquela estrada, muito provavelmente o capital fornecido estaria de acordo com a exigência local, somado às dificuldades de construção e manutenção da mesma.

Interessante frisar que, pela avaliação do mesmo presidente, apesar do grande prejuízo tomado por essas falhas, as construções dessas três sessões da estrada ainda seriam mais caras se fossem tomadas por administração, que ficaria a cargo do Barão de Araruama e que possuía

¹⁶ Dados apresentados pelo Relatório do Presidente de Província, 1846, p.p. 17 – 20.

um planejamento de máxima economia. Nesse sentido, a escolha sobre o sistema de arrematação nos coloca em outro ponto de reflexão: quem são os arrematadores?

O historiador Alcir Lenharo, que trabalha a vias de abastecimento entre os anos de 1808 e 1842, compreende que a construção dos espaços internos na província do Rio de Janeiro são ações próprias de seu tempo. Caracterizadas pela pressão inglesa sobre o mercado externo que, somado a outros fatores da Corte, influenciaram comerciantes portugueses, integrantes da Corte e proprietários de terra em mais altos patamares da elite proprietária de então a deslocarem seus recursos mercantis para o interior da província, integrando o mercado consumidor do centro do Rio de Janeiro com as áreas produtoras de abastecimento no interior, tendo o Centro-sul de Minas Gerais como principal polo fornecedor de produtos e ponto de deslocamento de proprietários (LENHARO, 1992).

Nisso, a *integração mercantil*, conceituada por Lenharo, nos mostra toda uma estruturação da conexão da Corte com o Centro-sul de Minas Gerais, desenvolvendo crescimento demográfico e ocupação naquele espaço geográfico:

Avançando esta argumentação um pouco mais: a própria colonização do Vale do Paraíba e a expansão da economia cafeeira foram, basicamente, lastreadas sobre recursos egressos do setor de subsistência mercantil. As rotas de abastecimento facilitaram a penetração e colonização da região, cujas estradas foram povoadas principalmente para dar cobertura aos tropeiros e viajantes que por aí transitavam. Isto para não falar no contingente migrante e no capital oriundo das zonas mineiras em crise e das áreas abastecedoras propriamente ditas (LENHARO, 1992, p. 24)

Dessa maneira, a ocupação de terras no interior da província do Rio de Janeiro trouxe em sua tendência a participação da alta elite proprietária e comerciante para dentro da região do Vale do Paraíba, onde se fortaleceu inicialmente com a produção de subsistência mercantil e, posteriormente o desenvolvimento do café como novo polo exportador. Sendo assim:

O outro grupo (segundo grupo analisado por Lenharo, o primeiro seria o abastecedor do mercado da Corte com poderes políticos limitados ao localismo) procede da Corte e foi recrutado principalmente no alto comércio, nobreza e alta burocracia de estado. Graças a uma política 'generosa' de d. João, também levada adiante por seu filho, vasta extensão de terras foi doada a poucas e ricas famílias da Corte. Complementando a tendência, vários comerciantes compraram terras na região do Paraíba, investindo na produção, em parte para escapar à pressão exercida pelos ingleses no comércio do Rio de Janeiro.

(...)

O segundo grupo apresenta traços de evolução curiosos. Primeiro porque evolui do comércio para a produção agrícola de açúcar e café principalmente. Segundo porque, sendo esteio do Estado no Primeiro Reinado, foi apeado do poder pelo movimento de 1831 que depôs o imperador.

Nos anos 30, no entanto, pós-período de acomodação com outros contingentes sociais, o grupo formado na região cafeeira do Vale do Paraíba ganhará identidade própria e

constituir-se-á na base social do movimento regressista e, portanto, do conservadorismo no Brasil. Em outras palavras, o então grupo de altos comerciantes, nobres e burocratas, identificados com o governo imperial, volta ao poder, lastreado na propriedade escravista de café, fundamentando o Regresso e as bases infra estruturais do Estado nacional (Idem, ibidem, p. 24).

Por conseguinte, se levarmos em consideração que a proposta de um sistema sólido de arrematação está sendo feito sobre o desenvolvimento de uma sociedade escravocrata e que preza sua hierarquia em prol da propriedade privada, também pode imaginar que esses arrematantes não são indivíduos alheios a este sistema. Seriam, portanto, proprietários em diversos níveis diferentes.

A acomodação da classe dominante nos espaços relativos ao domínio do Estado trouxe as relações existentes que tramitavam entre a ação propriamente estatal, em uma figura pública de autoridade; e a ação da iniciativa privada, que poderia variar mediante a correlação de forças presente no contexto histórico fluminense. De qualquer forma, a preocupação dos conservadores em se aproximar da sociedade civil se manifestava em formas de editais de concursos e chamadas para leilões, que eram realizadas por intermédio dos jornais.

Em cumprimento das ordens de S. Exc. o Ministro do Império, procede-se à arrematação de quem por menos fizer, a obra e conserto da rua da Santa Luzia, à vista de plano e instruções que serão apresentadas. As pessoas que se quiserem encarregar da dita obra, compareçam no Escritório do Largo da Carioca até o dia 16 do corrente, para entender-se com o Sr. Inspetor geral das obras públicas, Rio, 7 de Janeiro de 1837. O Tenente Luiz Carlos da Costa Lacé, Fiscal das obras públicas¹⁷.

As arrematações eram leilões que funcionavam de acordo com as necessidades do governo sobre a infraestrutura provincial. Eram através desses concursos que a classe dominante e suas frações tinham acesso aos indivíduos determinados a contribuir com o desenvolvimento estatal e a manutenção da ordem escrava.

Dessa forma, a busca por cidadãos que pudessem suprir os gastos das diversas obras que eram levantadas na província garantia o andamento e desenvolvimento da infraestrutura provincial. O governo, ao lançar o concurso, selecionava aquele cidadão que tivesse o projeto que menos preço trouxesse ao governo provincial, ou seja, o projeto que exigisse a menor ajuda financeira dos cofres provinciais e, a partir daí o arrematante teria contrato assinado junto às autoridades competentes.

Esses arrematadores são colocados em uma categoria abrangente pelo presidente, chamada *cidadãos*. Dentre os diversos nomes encontrados nos relatórios, não estão esclarecidas suas funções econômicas e títulos, mas estão expostas as funções sociais de alguns

¹⁷ Biblioteca Nacional, Sessão de Periódicos, Rolo PRC-SPR 1(12), Jornal do Commercio, 1837.

arrematadores mencionados. Relembrando que o Estado imperial brasileiro, nas mãos daqueles de pensamento hobbesiano, tem em sua necessidade a centralização e dela fomentar relações hierárquicas que estimulem as disputas entre as diversas frações de classe em prol desse mesmo Estado, a classificação de *cidadãos* também está imersa nos círculos de poder que rodeiam o seu referencial soberano.

Retomando Ilmar de Mattos, ao longo de sua obra (1990), o historiador categoriza o conjunto de cidadãos entre *ativos* e *inativos*. Sob a visão do pesquisador que vos escreve, a diferença está pautada, sobretudo, no nível de atuação política entre ambos, sendo o cidadão ativo aquele grande plantador escravista, de forte poder político para seu partido correspondente e para a região a qual faz parte. Os cidadãos inativos seriam, portanto, aqueles que estão imersos no mundo dos homens livres e com diferentes níveis de acúmulo de propriedade capazes de serem vistos enquanto cidadãos pela Constituição de 1824.

Tanto um quanto o outro exercem suas funções intelectuais em prol da sociedade mercantil-escravista e disputam espaços de influência presentes para crescimento social, político e econômico. Sendo assim, uma vez chamados de cidadãos pelo presidente de província, torna-se inviável saber que propriedades acumulavam, que cargos exerciam e se possuíam algum título sem o uso de fontes secundárias e terciárias.

Entretanto, já é possível salientar a abrangência que existe no termo utilizado quando nos deparamos com o seguinte relato:

Para levar a efeito (a construção de duas pontes que venham auxiliar a projeção de uma estrada que atravessa o Rio Paraíba) existe uma subscrição promovida pelos cidadãos coronel Joaquim José Pereira de Faro, José Luiz Gomes, e João Pereira Darrigue Faro, por entre os fazendeiros daquelas partes de Valença, Vassouras e Pirai, e cuja lavoura muito aproveita esse caminho, e monta já seu produto a 3:921\$000, além de serviços de escravos e mantimentos, com que muitos concorrem (RPP – RJ, 1840, pp. 36-37) (grifo meu).

Nosso já conhecido João Pereira Darrigue Faro fora vice-presidente da província do Rio de Janeiro por quatro vezes, nos anos iniciais de 1850, sendo elevado de Barão à Visconde do Rio Bonito. Joaquim José Pereira de Faro, por sua vez, era negociante português, pai de João Pereira Darrigue Faro, que enriqueceu firmado no comércio e, posteriormente, na lavoura, sendo militar e político ativo no Brasil (SISSON, 1999, p.p. 369 – 376).

Além disso, a citação diz que o rendimento de 3:921\$000 é oriundo também de “serviços de escravos e mantimentos”, o que traz a possibilidade de esses cidadãos estarem incluídos no campo da produção de abastecimento no Vale do Paraíba, diretamente vinculado ao Centro-Sul

e foco do historiador Alcir Lenharo. Sendo assim, a construção de estradas e melhoramento nos serviços dos tropeiros estaria diretamente ligada aos seus interesses comerciais e políticos.

Outro caso está novamente em Jacob Conrado de Niemeyer. Como já foi traçada a parte de sua biografia que mais nos interessa, Niemeyer reaparece enquanto engenheiro encarregado de arrematar a parte da estrada do Comércio entre os rios Iguaçu e Paraibuna.

Segundo o contrato exposto em um relatório, feito pelo próprio engenheiro após a conclusão da obra, seus serviços foram aprovados e celebrados no dia 2 de julho de 1839, com cláusulas adicionais em 7 de agosto do mesmo ano e alterações finais em 17 de dezembro de 1842. A obra correspondia a parte da estrada do Comércio situada entre o rio Iguaçu e a serra do Tingua.

Com toda a sua trajetória e acúmulo sobre os serviços de engenharia, Niemeyer garantiu uma obra que servisse aos interesses econômicos provinciais a partir de baixos custos. Segundo ele, “(...) tudo isto conseguindo com a diminuta quantia de 16:000\$000 rs., (...) é, no meu fraco entender, uma obra efetuada o mais economicamente possível (...)” (NIEMEYER, 1844, p. 6).

Primeiramente, é preciso entender que há um valor simbólico dentro dessas obras para a reputação desses engenheiros. O relatório de Niemeyer apresenta um aspecto dramático de redenção, de alguém que fez um trabalho que julga excelente, mas que precisa apresentar os resultados de maneira modesta, na forma de quitar alguma dívida pendente.

Desejando conservar ilibada a minha reputação, especialmente para com a Assembleia Provincial, e para com os diversos Presidentes, que, desde o Exm.º Snr. Joaquim José Rodrigues Torres, até ao Exm.º Snr. Aureliano de Souza e Oliveira (Coutinho), me tem honrado com a sua confiança, obtendo de todos, sem a menor excepção, as mais decisivas provas de estima e consideração: sendo o Exm.º Snr. Paulino José Soares de Souza, a quem muito devo, o que mais concorreu para a franqueza das condições com que foi organizado na Vice – Presidencia do Exm.º Snr. Santos Lobo, o 1º Contrato da Estrada do Commercio a 2 de julho de 1839 (...) (Parênteses meus) (Idem, ibidem, p. 3).

Retomando o histórico de punições que o engenheiro recebeu ao longo das décadas de 1820 e 1830, é possível que tenha adquirido imagem negativa com seus pares e agora esteja retomando sua hospitalidade de classe através desse serviço público. Afinal, são as obras que garantem o bom currículo e “provas de conhecimentos profissionais” (RPP, 1854, p. 22) dos engenheiros.

Não obstante fossem necessárias provas, já que, pelo relatório, Niemeyer passou constantemente por avaliações de outros cidadãos, presentes em diversos setores da produtividade econômica, passando de tropeiros até proprietários rurais, a quem chama de

“Fazendeiros”. Segundo o engenheiro, o início do procedimento lhe trouxe uma série de reclamações, principalmente dos tropeiros, que tinham dificuldades na passagem das tropas e mercadorias.

Cumpre-me finalmente declarar que muito ocorreu além de meus esforços pessoais, para levar a efeito a empresa, o auxílio dos Fazendeiros, Proprietários, e mais moradores da Estrada; nenhum reclamou, depois que venci as Serras do Tinguá e S. Anna, indenizações, nem murmurou, apesar dos graves prejuízos que muitos sofreram, todos me frequentaram suas Casas, Matos, Boiadas, Tropas, e mais auxílios de que careci, sem nada exigirem, e achando-me com todos na melhor harmonia, ambiciono ocasiões de mostrar-lhes minha gratidão (NIEMEYER, 1844, p. 13).

Quanto ao contrato propriamente dito, o engenheiro se deparou com um compromisso bastante sério, de acordo com o nível de detalhes que o documento trata. A primeira exigência do governo provincial está, o que torna irônica a relação de Niemeyer com os tropeiros, na realização da obra sem afetar drasticamente o trânsito pelos caminhos.

Após a determinação de valores, prazos e possíveis prorrogações, os artigos do contrato revelam verdadeiro manual da engenharia civil, pois já deixam explícitas o que deve ser feito para a construção da estrada e sua pavimentação. É bem verdade que, mediante algumas falas nos relatórios provinciais, essas exigências expõem basicamente o que era fazer uma estrada no Rio de Janeiro durante o século XIX.

Basicamente, o que o arrematante precisava fazer era construir uma alternativa para o trânsito, nivelar o terreno em áreas de declive, reforçar os precipícios com pedra ou madeira de Lei, construir um sistema de drenagem para evitar a destruição do trabalho pelas chuvas, construir um sistema de esgoto que permanentemente escoasse as águas pluviais, construir pontes em áreas de rios e reconstruí-las onde estivessem muito desgastadas ou de tecnologia antiga. A partir de todo esse processo, a estrada seria devidamente pavimentada e, logo em seguida, deveria passar por toda a manutenção necessária para manter seu perfeito estado em um prazo anual estipulado pelo próprio contrato.

É preciso ressaltar que esse processo era longo e árduo, com duração de anos e com riscos e eventualidades que poderiam afetar diretamente o orçamento. Por isso, para evitar prejuízos tanto para o arrematante, quanto para a província, o governo exigiu no contrato a presença de fiadores, para o pagamento das multas caso atraso nas construções, e um sistema de pagamento em parcelas do dinheiro voltado para as obras.

3º. O pagamento da mencionada quantia (correspondente ao capital investido na obra pelo governo) será feito adiantado em prestações mensais de cinco contos de réis (5:000\$000) cada uma, excetuando a correspondente ao primeiro Quartel, do corrente

ano financeiro, que se realizará integralmente dentro do corrente mês de Julho (Primeiro parênteses meu) (NIEMEYER, 1844, p. 15).

Caso a obra não cumprisse o prazo estipulado e o arrematante pedisse, com antecedência, a prorrogação da entrega da obra, novos cálculos seriam realizados e acrescentados no valor inicial da obra inteira, proposto pelo Artigo 1º, mantendo a mesma forma parcelada de pagamento. O retorno que o engenheiro recebeu fora amplo, o que nos mostra a já falada transcendência social existente entre os arrematadores.

Também chamados de Contratadores, pelo fato de ser considerado o arrematador como aquele que busca o contrato para seus serviços, teriam propriedade sobre a obra assumida por meio de pagamento, como podemos ver no seguinte artigo:

6º. O Contratador também se obriga a ter sempre, dentro de um ano, a partir da data de hoje, sem grandes atoleiros, precipícios, ou circunstancias que vedem o transito público em qualquer Estação, a porção d'Estrada acima referida, mediante a quantia anual de dois contos e quatro centos mil réis pagos em cotas no princípio de cada um mês (Idem, ibidem, p. 16).

Ao cumprir suas obrigações enquanto arrematador/contratador, Niemeyer seria responsável pela parte da estrada a qual construiu, conservando-a e recebendo a quantia de 24:000\$000 de réis, ou em dinheiro, ou em apólices tanto gerais quanto provinciais, de acordo com os valores da Junta da Fazenda Provincial. Não são mencionados privilégios tributários, ou sequer os valores de mão de obra utilizados.

A surpresa que surgiu ao ter acesso ao contrato está justamente no retorno financeiro estipulado ao arrematador. Segundo os relatórios provinciais, o que mais atrai indivíduos para os leilões são justamente os privilégios fiscais que receberiam, seja por abono de alguns tributos, seja pela possibilidade de fiscalizá-los, levando uma porcentagem do que lhe foi coletado sobre determinada barreira, coletoria ou pedágio.

Todavia, pela complexidade de conhecimentos e técnicas que devem compor as habilidades do arrematante, conforme vimos na análise do contrato acima, é de crer que não seria qualquer cidadão a se aventurar nos leilões/concursos abertos pela Assembleia Legislativa. Para as estradas e pontes, o que exige conhecimentos de engenharia, não seriam aqueles mesmos que se fixam na arrematação de barreiras para a coleta dos tropeiros e barcas de passagem. Temos, portanto, algo em torno de um recorte de classe.

Com o avanço das estradas ao longo da província, Darrigue Faro, já como vice-presidente, no segundo relatório de 1854, aponta determinados desenvolvimentos nas arrematações, contando agora com a presença de empresas. Além disso, ressalta que os agentes sociais que

considera principais, como fazendeiros “importantes, negociantes ricos, homens ilustrados, colocam-se à testa dessas empresas, e em sua posição e influencia oferecem abonos de que semelhantes ideias passarão brevemente de projeto para realidade” (RPP, 1854, p. 7).

Nesse sentido nos encontramos com o processo de construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Nomeados como *empreiteiros*, os arrematantes que estariam responsáveis pela construção de determinado pedaço da estrada também entrariam na lógica de propriedade sobre aquele único espaço, tendo privilégios e retorno financeiro sobre sua saga.

Entretanto, também passavam pelas mesmas situações que envolvem as relações financeiras com o governo, já mencionadas anteriormente:

As sessões eram entregues em empreitadas. Os empreiteiros, por sua vez, costumavam subempreitar algumas divisões. Nem sempre este sistema de subempreitadas dava certo. O motivo porque a Companhia não lhes adiantava soma alguma talvez fosse a falta de capital para a instalação do serviço, derrubada e limpeza do terreno; ou porque reconhecessem, depois de assinar o contrato com o empreiteiro, que haviam aceito preços muito baixos. A verdade é que era frequente o abandono dos trabalhos, mal haviam sido começados (EL – KAREH, 1982, p. 65)

É necessário ressaltar que as obras da estrada de ferro estavam a cargo do governo geral em parceria com o do Rio de Janeiro. Portanto, esses empreiteiros não seriam, acredito, nem mesmo arrematadores de grandes estradas que auxiliavam na construção da província fluminense. Dessa maneira, a relação de contrato seria diferente, marcada por quantias fixas – chamadas de “contratadas ‘em globo’” (Idem, *ibidem*, p. 65) – em que o empreiteiro deveria abraçar e fazer o possível para que a obra não ultrapassasse tais valores.

Tanto o caso dos Darrigue Faro, quanto o de Niemeyer e o da Estrada de Ferro D. Pedro II nos aponta que as arrematações seriam mais um dos elos entre frações da classe proprietária e a classe dominante. Sejam arrematações ligadas ao funcionamento da fiscalização de impostos, seja naquelas voltadas para construir estradas e pontes, o marco que a aproximação entre a sociedade civil e a política gera a partir dessa relação de dependência consolidaram a construção da infraestrutura provincial, pois criam a semente onde floresce um modelo administrativo mais avançado e complexo, sendo resultado da experimentação e acúmulo histórico.

Dessa forma, poderíamos dizer que a relação entre as experiências com os arrematadores e os empreiteiros é muito próxima. A partir das experiências adquiridas com o sistema de arrematação e suas diversas tentativas de aperfeiçoamento, foi possível haver a consciência

política governamental de arrendar partes da estrada de ferro para a sua construção, assim como foi com diversas estradas ao longo da província fluminense.

Essa situação, bem como diversas outras formas de aproximação entre indivíduos da sociedade civil e a sociedade política, pode ser vista como “sucessivas interpenetrações entre o poder público e o privado que, por sua vez, atestam níveis de aproximação entre o Estado e o setor da classe proprietária (...)” (LENHARO, 1982, p. 70). A situação é relacional no sentido de que o privado age não necessariamente porque o público é momentaneamente incapaz, mas sim por haver uma movimentação de classe para se apropriar dos espaços de relações que estruturam as relações estatais.

Além disso, essa mesma movimentação de classe reconhece as dificuldades materiais que impedem o florescimento desse Estado, o que também impede o desenvolvimento pleno da classe senhorial. Com uma grande população dispersa em áreas interioranas, consideradas como *sertão*, era preciso atrair a população fluminense para o seu interior e fixá-la de forma a desenvolver a agricultura no local.

Sendo assim, trazer a possibilidade de participação na construção do Soberano, facilitando a circulação de mercadorias com a isenção tributária e com seu crescimento econômico a partir da arrematação de impostos e manutenção de estradas e pontes criou o ambiente propício para a melhor distribuição populacional para o interior, o desenvolvimento do mercado interno e o florescimento econômico-social daqueles que sustentariam culturalmente a classe senhorial.

A “função hobbesiana” e o utilitarismo de Benjamin Bentham dentro da ação das obras públicas se apresentam de acordo com sua principal essência: a existência das leis tanto como legitimação da ação coletiva e do soberano, quanto da cooptação daquele espaço geográfico para o controle do Estado. A atividade legislativa é vital para o funcionamento do Estado, pois é o produto dos debates e acordos ocorridos entre os políticos representantes da nação em disputa pela Soberania.

Portanto, a partir do momento em que o Estado se aproxima e aplica sua Autoridade a partir da Lei Orçamentária sobre determinada obra, ele está dialogando que aquela obra ainda se mantém como pública, mas que está sob responsabilidade privada, ou seja, a Casa teve uma concessão de espaço para onde o Estado não conseguiu atuar (MATTOS, 1990). Fazendo essa análise, é possível que problematizando essa tríade Casa – Rua – Estado e enxergando que as relações políticas são vias de mão dupla, a Casa está sendo reformada para o bom

funcionamento da Autoridade e do Estado, deixando de utilizar a Rua como espaço de manifestação, para ser a ampliação do campo da Ordem.

Nesse caso, a criação do costume por parte da sociedade política em exigir participação ativa da sociedade civil na construção da infraestrutura provincial, nos remete a alguns pensamentos: a) uma vez tendo sua Autoridade reconhecida pelos cidadãos que reconhecem a Ordem e se propõem súditos, financiam parte da obra para seus interesses particulares ou coletivos; b) uma vez realizada a obra, o Estado exige a continuação da cidadania com a conservação das mesmas obras, mas caso não seja possível nem arrematar a construção, ou a conservação, o sustento é realizado pelas rendas provinciais, com a presença de seus agentes, os engenheiros; c) a ação do Estado toma maiores proporções, mostrando verdadeiro diálogo entre sociedade civil e política em prol da Ordem, tendo a sociedade política modulando as relações político - econômicas com base nas Leis Orçamentárias, enquanto que a civil enxerga naquelas exigências oportunidades que impulsionem as disputas sociais que ocorrem em seu seio.

Reconheço esses arrematadores, portanto, como segmento social ligado à classe senhorial. A partir do momento em que o arrematador se origina ao propor um projeto economicamente vantajoso para a construção de uma obra para o governo provincial, ele está transcendendo diversas estratificações das classes dos proprietários, sendo difícil definir uma origem específica deles, uma vez que é necessário oferecer ao governo provincial o projeto economicamente mais vantajoso para a execução da obra.

Dessa forma, entram em disputas indivíduos que variam desde grandes até médios proprietários, voltados em seus interesses de progresso pessoal, tanto no campo da política, quanto no da economia. É claro que, ao garantir destaque em meio aos Proprietários de Terras e Escravos, a esse indivíduo naturalmente lhe é exigido a demonstração de sua responsabilidade, dependendo de sua estratificação. O caso dos Faro, por exemplo, de plantadores passou para o círculo da grande política.

A complexidade que existe no campo das arrematações consegue nos mostrar, também, a complexidade que existe na sociedade civil neste período da história brasileira. Já não bastasse as desconstruções produzidas por Piñeiro, citadas no tópico anterior, a respeito da concepção de *classe*, a ideia de como funcionam as relações dentro da sociedade civil como um todo também aborda as múltiplas ações entre grupos da mesma classe, mas também de classes

diferentes, não tornando suas relações sociais estanques, mecânicas e determinadas pelas distinções simbólicas de classe, ou fração de classe.

Terreno de controvérsias ideológicas, de concepções contrapostas de valores e interesses, mas também de diálogo e de consenso, a sociedade civil, para Gramsci, é uma categoria dinâmica, de movimento, capaz de ‘combinar’ na ação grupos sociais diferentes, forças convergentes e situações conjunturais dentro de amplos objetivos estratégicos. É no âmbito das organizações da sociedade civil (...) que se define a política e se opera a ‘compreensão crítica de si mesmos por meio duma luta de ‘hegemonias’ políticas, de direções contrastantes – antes no caminho da ética, depois da política – para chegar a uma elaboração superior da própria concepção do real (SEMERARO, 1999, p. 83).

E ainda:

A formação dessa concepção passa do momento econômico-corporativo, fechado em si mesmo, à consciência de ‘solidariedade’ de interesses entre os membros dum grupo social, no início no campo meramente econômico, até alcançar a consciência de que os próprios interesses devem ‘superar o círculo corporativo (...) e podem e devem se tornar os interesses de outros grupos subordinados’ (Idem, *ibidem*, p. 83).

Levando-se em consideração que o período estudado pode ser considerado como uma fase de transição, ou seja, momento de experimentação histórica, logo material, das relações sociais à nível estatal, marcado por uma sociedade civil em complexificação e controlada por instituições públicas fortes, centralizadas e cooptadoras, esse momento de restrição do Estado brasileiro também é marcado por uma fase econômico-corporativa. Significa dizer que o principal meio de acesso que os políticos conservadores, dentro da sociedade política, possuem para os diversos grupos proprietários da sociedade civil está no âmbito da participação econômica.

A abertura dos concursos/leilões para que o cidadão possa se apropriar temporariamente e sob responsabilidades legais de uma propriedade pública tem como principal papel a solidariedade entre a sociedade civil e a política. A primeira apresenta seus esforços para a manutenção da segunda, em busca da maturidade própria, enquanto que a segunda exige participação da primeira com a expansão dos valores sociais característicos das frações de classe que a compõem e, assim, constituindo hegemonia.

Entende-se, também, a essa altura da reflexão a difícil e elevada equação política que Gramsci traça: ‘Estado ético = sociedade civil = sociedade regulada’, onde o Estado se torna ético porque promove o crescimento da sociedade civil sem anular as suas liberdades; e esta, ao amadurecer, dispensa as intervenções exteriores do Estado, porque o grau de socialização e o de responsabilidade alcançados inauguram os tempos novos duma sociedade regulada pelas suas próprias iniciativas (Idem, *ibidem*, p. 77).

Por isso que afirmo, aqui, que essa relação de solidariedade também é uma relação de dependência, algo quase que simbiótico. O desenvolvimento pleno do Estado parte, de dentro

da sociedade civil sob o controle conservador, da necessidade real de que a sociedade civil se desenvolva e dela surjam diversos grupamentos sociais capazes de fomentar aparelhos privados de hegemonia.

Obviamente que, dentro da liberdade limitada imposta pela própria filosofia política utilizada pelos conservadores, esses aparelhos devem estar em prol do bom funcionamento social dentro da Ordem. Não à toa são os esforços dos políticos saquaremas, logo em períodos de Regresso, em afirmar as boas oportunidades de atribuírem as obras públicas aos setores particulares da sociedade, colocando-as em arrematação. Também não é à toa o uso dessas arrematações em outros setores para além das obras e fiscalização tributária:

Art. 7º. O sustento, vestuário e curativo de presos pobres será feito por arrematação sempre que for possível efetuar-se esse suprimento por contrato, sendo o preço da arrematação pago por quartéis no tesouro da província, ou nas coletorias, como for mais conveniente aos arrematadores. O presidente da província marcará em competente regulamento, que servirá de base aos contratos, a qualidade e quantidade do sustento e vestuário, que deve ser fornecido; dando conta dele à assembleia, na subsequente sessão, para ser aprovado, sem prejuízo porém da sua imediata execução (CLDRPRJ, 1840).

Quando não há arrematadores, o poder público assume enquanto administrador. Isso seriam tentativas constantes de a sociedade política buscar na civil aqueles grupos sociais que seriam capazes, de imediato, em auxiliar na formação do Estado, focando os gastos públicos e suas administrações na parte objetiva da classe dominante – exportação de café e uso da força de trabalho escrava – e garantindo a formação superestrutural, subjetiva, de seus cidadãos – educação – enquanto que a infraestrutura, ou seja, o campo material de construção da ordem pública, ficaria sob a ação solidária – dependente – das forças sociais presentes na sociedade civil.

Além do aparelho governamental, portanto, o Estado também compreende ‘o aparelho privado’ de hegemonia ou sociedade civil’. Aqui aparece de maneira muito clara a função que a sociedade civil ocupa dentro do Estado: é o lugar onde se decide a hegemonia, onde confrontam diversos projetos de sociedade, até prevalecer um que estabeleça a direção geral na economia, na política e na cultura (SEMERARO, 1999, p. 76).

Por fim, essas tentativas constantes vêm abrindo os caminhos para grupos sociais mais organizados, ou até mesmo mais afortunados, e garantindo espaços na relação entre o público e o privado, a ponto de construir seus próprios núcleos de reprodução de conhecimento e hábitos, que futuramente constituiriam aparelhos privados de hegemonia. É possível que, para além da segunda metade de 1850 esses grupos venham surgindo com maior eficácia e se reproduzindo ao longo de todo o império, pois a sociabilidade dentro da sociedade civil vem ganhando espaço com o aumento demográfico e a ampliação das relações econômicas com a

expansão de novas áreas cafeicultoras, mas também industriais, comerciais e bancárias, fortalecendo outros grupos sociais e diversificando as relações econômico-culturais, trazendo mais autonomia para a sociedade civil.

Capítulo III: Mata fechada: as obras como espaços de controle político, econômico, territorial e civilizatório.

3.1: A administração municipal:

É preciso compreender, já a partir daqui, que a mudança territorial entre os municípios do Rio de Janeiro era uma constante. O crescimento produtivo e populacional que se tornou realidade no desenvolvimento fluminense frequentemente trazia aos seus presidentes novas necessidades de definição de limites.

Isso se pensarmos pelo lado econômico e técnico da situação, pois uma série de outros fatores estava análoga à questão da expansão econômica. Além da própria inconsistência dos pontos de referência que definem a separação de um município de outro, assim como de uma província à outra, como foi o caso de Rio de Janeiro e São Paulo - discutido no capítulo anterior -; os presidentes ainda deviam lidar com a identidade da população local sobre a terra, os inconvenientes de uma série de leis não serem cumpridas pelo simples fato de os pedidos da presidência a respeito de documentação e informações adicionais não serem cumpridos dentro dos prazos estipulados e, é claro, pelos interesses municipais sobre a terra estarem marcados pelas disputas regionais.

É indispensável que quanto antes haja uma lei que marque condições essenciais para que possa ser tomada em consideração qualquer proposta ou representação para criação de novas vilas. Tais criações, sem muito escrúpulo, e não sendo exigidas por necessidades reais, estado da população, e posição dos lugares, são em vez de um bem, um grande mal feito às localidades, ao passo que aumentam as despesas dos cofres públicos, e põem embaraços à administração da justiça, porque é muito difícil a escolha do pessoal que neste e noutros ramos do serviço público se devem empregar (RPP, 1851, p. 44).

Seguindo o pensamento de El-Kaleh sobre as décadas de 1840 e 1850 serem pontos de inflexão dentro da história da sociedade brasileira por terem o desenvolvimento de novos grupos sociais e relações que modernizaram o modo de produção escravista preservado nas mãos dos conservadores, a questão municipal no Rio de Janeiro era campo de constante pressão. De um lado, está aquela formada pelo poder regional, sempre em conflito com os interesses gerais; de outro, está a lei de 1º de outubro de 1828, marcada pela maior nulidade dos poderes municipais.

Não obstante, ambos os lados se complementam, uma vez que a maior representação oficial de um município, as Câmaras Municipais, estão restringidas ao máximo pelo poder provincial. Segundo a Professora Doutora Maria de Fátima Gouvea:

Em 1828, foi editada a Lei das Câmaras Municipais, que garantiu um razoável nível de autonomia local, expresso inicialmente no fato de que, no âmbito das câmaras, é que seriam eleitos por voto os juizes locais. Entretanto, essa lei aboliu ao mesmo tempo boa parte das jurisdições herdadas do período colonial. Apesar das amplas

modificações posteriormente introduzidas pelo Ato Adicional e pelo Ato de Interpretação, a Lei de 1828 nunca foi revogada no Estado imperial, permanecendo como a principal referência da organização político – administrativa no âmbito local (GOUVEA, 2008, p. 22).

Essa citação resume de forma objetiva a importância e os resultados obtidos com a Lei e suas modificações. Agora passemos ao processo. A partir do pensamento do bacharel em Direito João Baptista Cortines Laxe e pelo juiz e deputado provincial Antonio Joaquim de Macedo Soares¹⁸, as câmaras municipais gozavam de poderes amplos e mistos dentro da história do Brasil.

O maior marco organizativo delas esteve com a formação das Ordenações Philipinas, publicadas em 1604, pois as adequaram a um governo central e, no caso da colônia, metropolitano. Essas Ordenações não tinham como objetivo suprimir o poderio municipal, mas desconstruir determinados elementos típicos do feudalismo em favor do reforço da centralização do poder estatal moderno.

Reguladas em sua organização e em suas mais gerais atribuições pelas Ordenações Philipinas, estavam as câmaras municipais do Império quando foi promulgada a Lei de 1º de Outubro de 1828 (...).

Um grande melhoramento trouxe essa lei: o de dar uniformidade de organização às câmaras municipais, e de fixar suas atribuições mais de acordo com a nova ordem de coisas estabelecidas pela independência do Império (LAXE, 1885, p. 22).

A *nova ordem de coisas estabelecidas* consistia, para o mesmo autor, no “estabelecimento do regime constitucional representativo, que trouxe consigo o parlamento, os conselhos de província e a liberdade de imprensa”, o que fez com que as câmaras fossem reduzidas “a corporações meramente administrativas” (Idem, *ibidem*, p. 22). Além disso,

(...) podiam todavia as câmaras municipais prestar valiosos serviços aos municípios sob o império da Lei de 1º de Outubro, se a isso não tivessem oposto a deficiência de rendas, fora de toda a proporção com as faculdades que lhes foram atribuídas, e o antagonismo entre as municipalidades e o governo, herança, em parte, dos tempos passados (Idem, *ibidem*, p.p. 22 – 23).

Uma vez limitados e cercados os poderes que garantiam às câmaras sua autonomia e participação no governo do Estado, o que lhes restariam materialmente de poder estaria concentrado na parte das rendas. A Lei deixou o desenvolvimento dos municípios com base na renda que eles podiam adquirir, o que reduziria, fatalmente, o poder pessoal e político dos donos

¹⁸ LAXE, João Baptista Cortines. *Regimento das camaras municipaes ou Lei de 1º de Outubro de 1828: Annotada com as leis, decretos, regulamentos e avisos que revogão ou alterão suas disposições e explicão sua doutrina; precedida de uma introdução histórica, e seguida de sete appensos, contendo o ultimo uma breve noticia da formação dos municípios da província do Rio de Janeiro*, B.L. Garnier, Rua do Ouvidor, 1885, Rio de Janeiro.

da terra, sempre colocados nos relatórios presidenciais como indivíduos dotados de individualismo e egoísmo.

Depender de suas rendas era obrigar o município a produzir e a se adequar à visão modernizadora que existia entre os conservadores, obrigando aos fazendeiros regionalistas a utilizarem cada vez mais os recursos existentes nos territórios que comandavam, caso ainda desejavam participar ativamente do jogo de poder.

A importância de um município, portanto, estaria determinada pela sua capacidade produtiva, uma vez que, para os homens do império, áreas produtivas deveriam ser taxadas proporcionalmente com o que podem produzir. Sendo assim, municípios que mais geram renda para o Estado em forma de tributos, seriam aqueles que mais se destacariam na folha de finanças do governo e, conseqüentemente, teriam vantagens sobre outros.

Isso explica a reclamação do vice-presidente João Pereira Darrigue Faro:

Os interesses locais são dignos seguramente de atenção, mas sem prejuízo dos interesses gerais; as obras de embelezamento das cidades e vilas não podem ter preferência às grandes estradas e aos ramais de comunicação entre os diversos centros de população e de comercio. Um dos inconvenientes que estorvam o sistema regular de administração desta província é a divisão de renda para se distribuir por uma infinidade de obras municipais. Qualquer plano geral de obras públicas está sempre subordinado a esse defeito, consequência de tantas disposições de interesse local que entram todos os anos na nossa legislação provincial (RPP, 1854, p. 6).

Tais afirmações nada mais são do que reclamações ou de possíveis resistências municipais em se adequarem às necessidades liberais que estavam em crescimento, ou alternativas que os municípios utilizavam dentro do jogo de poder para não cederem completamente ao poder central, o que também não deixa de ser uma forma de resistência. De qualquer forma, a Lei de 1º de outubro garantiu o que os conservadores souberam fazer muito bem, como vimos no capítulo I: a centralização por via da subordinação.

Entre as municipalidades e o poder central deve haver um laço de subordinação, tanto quanto baste para manter a harmonia necessária entre todos os poderes do Estado; mas essa subordinação não deve ser tal que tolha às municipalidades o livre exercício das faculdades que lhes são conferidas pelas leis, sob pena de nulificá-las (LAXE, 1885, p. 23).

O que a Lei fez foi reforçar o “antagonismo entre as municipalidades e o governo” (Idem, *ibidem*, p. 23), onde tudo o que gira em torno das rendas municipais, nomeação de empregados e decisões urgentes devia estar sob a aprovação dos conselhos gerais da província, órgão antecessor das assembleias legislativas. Entretanto, essa dependência com relação aos conselhos seria apenas o necessário para manter certo nível de centralidade nas províncias para

que os municípios mantivessem uma administração pertencente à província vigente, sem ter sua autonomia administrativa prejudicada.

A correlação de forças presentes nos anos de 1820 e 1830 foi marcada pela constante disputa entre projetos políticos diversos que circularam pela classe de proprietários e que tiveram, dentre outras clivagens, repercussão na polemica rivalidade entre a centralização do poder estatal, ou a descentralização do mesmo, em respeito à autonomia provincial. Provavelmente essa correlação interferiu diretamente na ação concreta da Lei de 1º de outubro de 1828, uma vez que a autonomia administrativa dos municípios prevista por ela acabou por revelar “pronunciadas tendências de irem até a completa independência e irresponsabilidade” (Idem, *ibidem*, p. 24).

O período que compõe a dita Lei corresponde ao momento de rearranjos familiares que resultaram da colonização do Vale do Paraíba, sendo um processo de desenvolvimento das famílias dos cafeicultores que estavam em pleno crescimento. Foi o aperfeiçoamento de uma série de grupos sociais proprietários – tropeiros, frações reproduzidas no campo da administração pública, negociantes, latifundiários, mercadores de abastecimento, atravessadores, dentre outros – que se aliaram em prol da indústria agrícola cafeeira e que, nas décadas de 1840 e 1850, estariam focados na construção da classe senhorial.

Sendo assim, o fortalecimento desses grupos, em uma aliança classista, trouxe para sua existência tanto estrutural, quanto superestrutural, a noção de que seu poder sobressaía o dos próprios conselhos. Era a Autoridade tomando forma e se mostrando ao mundo.

Ora, esta área localizada no curso médio do Paraíba, onde se encontravam as três correntes de povoamento referidas, não só formaria uma das principais zonas produtoras de café, na primeira metade do século passado. Ela marcaria também, e muito cedo, sua presença na vida política do Império, por meio das reivindicações de autonomia provincial. Numa primeira oportunidade, em 1829, Resende, Valença, Parati, São João Marcos e Ilha Grande, municípios da Província do Rio de Janeiro, Campanha e Baependi, da Província de Minas Gerais, e Bananal, Areias, Cunha e Guaratinguetá, da Província de São Paulo, reivindicaram a constituição de uma nova província: a Província de Resende, que teria o núcleo urbano do mesmo nome como capital (MATTOS, 1990, p. 47).

Aparentemente, a base inicial da constituição do poder administrativo saquarema estaria presente na luta pela autonomia municipal em prol do bom desenvolvimento provincial e, quiçá, imperial. Isso soa contraditório, uma vez que a hegemonia da classe senhorial está baseada em diversas ações de limitação da autonomia social, resumindo a participação da sociedade civil na esfera econômica e, no máximo, nas disputas locais nas mínimas esferas do poder institucional.

O próprio Visconde do Uruguai, em seu *Ensaio sobre Direito Administrativo* (1862) ressalta o prejuízo e a falta de liberalismo em se manter o garrote no pescoço dos municípios e suas câmaras. Como pode uma classe crescida em meio ao poder municipal tornar-se sua própria opressão?

Retomando LAXE, as disputas travadas pelos partidários da *Província de Resende* se estenderiam pela década de 1830, expondo verdadeiro turbilhão dentro das lutas pela autonomia municipal. Possivelmente, abrindo os caminhos para aqueles grupamentos sociais mineiros que, fixados no Vale, se destacariam na política fluminense no mesmo período.

Nesta tentativa de nulificar as municipalidades, foi tal a desenvoltura do governo que o ministro do império José Lino Coutinho, no relatório lido em 1832 perante a assembleia geral legislativa, teve a coragem de qualificar de *altaneiro e criminoso* um ofício da câmara municipal de Resende, em que, possuída de nobre indignação, recusou reconhecer no governo o *direito de repreender* as municipalidades, direito que o poder executivo não tinha então, como não tem hoje, e não deve ter jamais (...).

Essa consideração, esse grão de energia e vitalidade não possuíam as câmaras municipais se, como queria o ministro Lino Coutinho, estivessem para com o governo na posição em que se acha um menino da escola com seu pedagogo (LAXE, 1885, p.p. 24 - 25).

Todavia, o principal ponto de degradação do poder municipal para os autores estava no lançamento do Ato Adicional. Apresentando seus argumentos, Laxe aponta, sem perceber, que essa nova legislação reafirma os laços de cerceamento que foram realizados pela Lei de 1º de Outubro e, ainda mais, os reforçam para um novo contexto político.

De feito, entusiastas das franquezas provinciais, e querendo dar vida e força às províncias dotando-as com um poder legislativo provincial munido de largas faculdades, esqueceram os legisladores do Ato Adicional que essa vida e essa força eram incompatíveis com a nulificação do elemento municipal (Idem, *ibidem*, p. 25).

Se antes a autonomia municipal se restringia em pelo menos a parte administrativa, o que realimentava as relações de poder regionais, com a criação das Assembleias Provinciais Legislativas, tudo o que corresponde a administração municipal passa a ser fiscalizada pelo presidente de província e passível de debates na Assembleia.

Para Laxe, a “ideia era a inauguração do sistema de descentralização administrativa; (mas) a obra realizada foi a centralização opressora” (Idem, *ibidem*, p. 26). Em contrapartida, o que novamente foge das análises do jurista, é que a centralização – opressora do ponto de vista municipal – está caracterizada pela concentração dos debates políticos em torno da administração provincial dentro das Assembleias, o que mostra o esforço do Ato Adicional em legitimar este espaço público para o debate, já que “os grupos dominantes locais participavam de uma complexa rede de relações que constantemente extrapolavam as Assembleias

provinciais e paravam nas fazendas cafeicultoras ou de cana – de – açúcar” (PINTO, 2014, p. 66).

Sendo assim, com os municípios subordinados juridicamente, só lhes restava usar de sua produção econômica para as constantes pressões em prol dos interesses locais. Mas como garantir seu poder político com base na extração de recursos, quando a província encontra seu território dividido de maneira desigual?

A partir do Anexo IV, podemos analisar a ordem dos municípios de acordo com o a quantidade de capital extraído com base em seus tributos. Os três municípios mais ricos, sendo o primeiro Campos, o segundo Niterói e o terceiro Iguaçu, são marcados por grandes arrecadações nos impostos da décima urbana, 20% do consumo de água ardente e a meia-sisa de escravos ladinos, sendo cada um com sua pauta marcada ao longo do recorte cronológico.

A tabela¹⁹ abaixo mostra, de forma a auxiliar a análise do Anexo IV, de forma mais direta a ordem decrescente dos municípios de acordo com o montante final acumulado dentro do recorte cronológico, ou seja, entre 1840 e 1855:

¹⁹ Os municípios de Rio Claro e São Fidélis, devido a suas recentes criações, ainda não estavam burocraticamente organizados para fornecerem os dados tributários para a presidência da província.

Ranking dos municípios fluminenses (Por montante)	
Municípios:	Total dentro do recorte:
Campos	669:480\$446
Niterói	573:934\$862
Iguassú	268:947\$015
Macaé	195:648\$411
Magé	193:498\$521
Angra dos Reis	193:343\$607
Itaboraí	190:766\$938
Vassouras	171:951\$301
Piraí	169:870\$310
Resende	153:777\$023
Cabo Frio	150:143\$528
Itaguaí	139:477\$982
Valença	130:548\$621
S. Joao do Principe	128:998\$470
Estrela	116:961\$800
Barra Mansa	107:181\$900
S. João da Barra	105:517\$890
Paraíba do Sul	100:127\$563
Parati	96:692\$149
Santo Antonio de Sá	93:842\$218
Maricá	85:915\$075
Saquarema	83:035\$541
Mangaratiba	80:456\$022
Capivari	71:245\$240
Rio Bonito	61:524\$264
Nova Friburgo	56:244\$388
Cantagalo	52:849\$840
S. Fidélis	
Rio Claro	

No caso de Iguaçú, seu maior destaque está na arrecadação da meia-sisa de escravos ladinos, muito provavelmente para o suprimento de força de trabalho para as fazendas de café, uma vez que, a partir da segunda metade de 1840, municípios como Valença e Vassouras aumentaram seus rendimentos municipais, ao mesmo tempo em que se destacavam com a exportação do café. Niterói, por sua vez, tem maior destaque no recebimento da quota de aguardente em combinação com a décima urbana, uma vez que possui forte conexão com os caminhos cercados por engenhos que conectam esse município com Macaé e Campos, como podemos ver no Mapa II.

Este último tem maior referência na arrecadação da décima urbana, imposto voltado para a arrecadação sobre a urbanização. O município de Campos é um local de grande complexidade econômica, uma vez que sua arrecadação não está concentrada apenas na coletoria de seu nome,

como também é centro de referência para a contabilidade da de São João da Barra e, posteriormente, de São Fidélis.

Campos era um centro econômico autônomo, que desenvolvia atividades ligadas à produção açucareira, mantendo ainda um importante núcleo de economia de subsistência, exportando seus excedentes para as áreas vizinhas e para a cidade do Rio de Janeiro. Com o crescimento da demanda por açúcar na Corte, a economia local de Campos tornou-se mais forte e cresceram as disputas pelo acesso à propriedade fundiária. Ademais, as demais áreas do norte fluminense permaneceram desocupadas (GOUVEA, 2008, p. 33).

Campos tornou-se principal referência que trouxe a centralização econômica do norte fluminense, cujo poder se estendia dentro da Corte e na Assembleia Legislativa. Mesmo com o crescimento de outros municípios ao redor, tais como Nova Friburgo e Cantagalo, Campos ainda era colocado como ponto principal da construção de estradas, caminhos e canais, sendo feito como ponte direta entre a região norte com os municípios do centro do Rio de Janeiro.

A própria demanda por açúcar que foi desenvolvida criou os caminhos necessários para o comércio açucareiro e de abastecimento de Campos com o centro da província, tornando o crescimento de municípios como Macaé e São João da Barra dependentes desse comércio do antigo município capixaba. O principal caminho que está marcado por engenhos na região norte fluminense, contornando seu litoral e cortando os dois municípios acima mencionados, conectando-os a Niterói, como podemos ver no mapa presente no Anexo I.

Essa relação do poder político com base no poder econômico dentro do campo municipal garantiu a Campos dos Goytacazes seu lugar de direito nas disputas políticas internas fluminenses. Seu papel no abastecimento e na referência para a construção da região norte do Rio de Janeiro construiu um nível de importância para este município que o coloca como ponto chave na transformação do modo de produção.

Campos era frequentemente referida como *verdadeiramente fluminense* em oposição a Niterói, que era considerada mais intimamente associada com as questões nacionais e com a cidade do Rio de Janeiro, local de assento da família imperial (...). O fato de que o município sempre manteve uma forte economia local, profundamente dedicada ao suprimento do mercado interno, reforçou a visão de que a identidade provincial deveria ser gerada ou coordenada a partir de um nível propriamente regional (GOUVEA, 2008, p. 33).

Enquanto que o Norte estava pautado no investimento em economia de abastecimento e produção açucareira, a região sul estava substituindo esse produto de exportação pelo café, desenvolvendo as relações econômicas escravistas e um novo nível. A influência que os grupos migratórios de Minas Gerais e São Paulo, na virada do século XVIII para o XIX, trouxeram para a região fizeram com que as antigas áreas açucareiras fossem se tornando espaços ou de

produção do café, ou de ocupação da terra em suporte econômico para o escoamento deste produto.

O açúcar não era produzido apenas em Campos. Esse cultivo se verificava na maior parte das áreas costeiras da província. No litoral fluminense, mais ao sul, muitas áreas substituíram essa atividade pelo plantio de café, fazendo com que Angra dos Reis, Mangaratiba e Parati – junto com Resende – se tornassem os primeiros municípios cafeicultores da província. Essa ocupação geográfica e econômica da área ocidental da província demandou um significativo investimento na melhoria das estradas da região. Muitos fazendeiros tomaram a iniciativa de realizar, eles próprios, essa tarefa. Eles também contribuíram financeiramente para a criação das instituições de governo local: as câmaras municipais (GOUVEA, 2008, p. 37).

Se analisarmos com bastante atenção o Mapa I, referente à província do Rio de Janeiro do ano de 1830, é possível identificarmos a complexa e difusa rede de comunicação existente em todo o território fluminense. Somente ao longo dessa década e a de 1840 é que as estradas passarão a estar mais destacadas nas conexões entre o Vale do Paraíba com a costa sul e o Município da Corte, enquanto que essa mesma transformação se dá de forma mais gradual e um pouco diferenciada ao norte da província.

Os caminhos, confundidos na própria topografia com as estradas, mostram a preocupação dos fazendeiros e tropeiros em penetrar nos espaços da província de forma ampla, tendo como referência as propriedades existentes, objetivando a comunicação entre elas e delas com a capital. Sem a presença do Vale do Paraíba enquanto região consolidada economicamente, esses caminhos se mostram como continuidades daqueles que saem da província de Minas Gerais, resumindo a conexão fluminense com São Paulo pela Estrada de São Paulo.

Outro adendo está na localização das mesmas propriedades. Diferentemente da região norte fluminense, já mencionada como área de concentração fundiária litorânea, abastecedora e açucareira, com exceção de Campos, a região sul se configura com maior quantidade de propriedades rodeando as margens do rio Paraíba, futuramente configurando o espaço territorial denominado Vale do Paraíba.

Somente com o avanço político desses grupos abastecedores e cafeicultores do sul fluminense é que determinadas situações geográficas se modificaram. Como já foi falado, o grupo político centralizado pelo município de Resende compreende a organização espacial não com base na conexão individual das fazendas entre si somente, mas a conexão de determinadas propriedades ligadas pelo modo de produtividade cafeeiro e identitário dentro de uma região e desta região para com outras e para com o Município da Corte.

Podemos perceber isso pelo caso do município de Pirai. Assim como Campos, Pirai também se tornou município de destaque para a economia fluminense durante o fim da década de 1830 e durante a de 1840, porém voltado apenas para o fortalecimento da economia cafeeira.

Esse município tornou-se principal reflexo dos atritos políticos entre os proprietários do sul fluminense com D. Pedro I e uma das bases que nos auxilia a observar a formação da classe senhorial. Durante os anos de 1830, formou-se um aglomerado político de cunho local, mas que passaram a configurar interesses mais amplos, de cunho nacional, tais como as primeiras experiências de construções de infraestrutura específicas das fazendas de café e com sólido posicionamento político pró-escravidão.

A construção de Pirai trouxe boas experiências para inúmeros nomes de famílias e outros agentes que se propuseram a construir em campo as confecções da classe senhorial. Para SALLES e MARQUESE (2015):

O paço da Câmara Municipal (de Pirai), por exemplo, foi erigido inteiramente a expensas de José Gonçalves de Moraes, José Luis Gomes, Joaquim Gomes de Souza, Raymundo de Souza Breves, Silvino José da Costa, Felisberto Ribeiro Franco, Carlos de Souza Pinto de Magalhães, Manoel Gonçalves Vallim, José da Conceição, Antonio José de Barros Vianna, Manoel José de Barros Vianna, Domingo Pereira dos Santos e Manoel Gomes Pereira – os quatro primeiros, nomes centrais das representações de 1828 e 1829 (Parênteses meus) (SALLES; MARQUESE, 2015, p.p. 121 – 122).

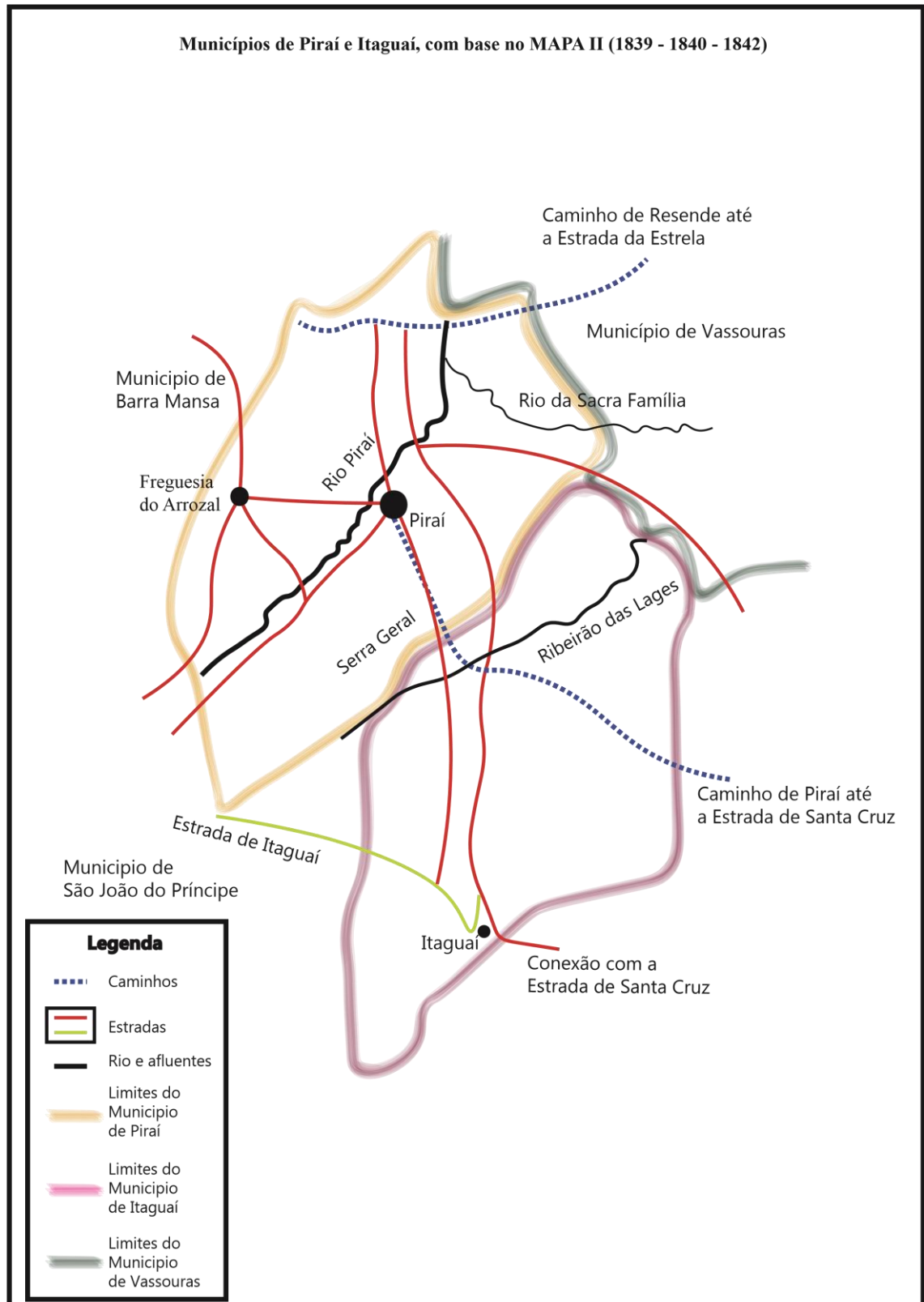
O caso dos anos de 1828 e 1829 correspondeu aos conflitos existentes entre diversos proprietários de terras e escravos do sul fluminense que perderiam seus espaços de vivência com a ampliação das terras da Fazenda de Santa Cruz. A experiência política que esses homens tiveram ao entrarem em conflito direto com D. Pedro I também lhes trouxe experiência de classe, uma vez que juntaram seus interesses em favor de um bem específico desse grupo social, garantindo referência de cunho nacional com a organização política do Vale tendo como pontos altos a elevação de José Gonçalves de Moraes para Barão do Pirai, em 1841, juntamente com Joaquim José Pereira de Faro como Barão de Rio Bonito (Idem, ibidem, p. 122).

No campo da territorialidade, Pirai está diretamente representada pela 1ª Sessão de Obras Públicas, que estava sob a chefia de Conrado Jacob de Niemeyer, responsável direto pela configuração de estradas e pavimentações tanto de Pirai, quanto de outros municípios que iam sendo criados a partir do desenvolvimento das movimentações políticas dos cafeicultores. Posto em 9º lugar em nosso ranking, no Anexo IV, Pirai, seguido de Vassouras, corresponde a um município de características específicas daqueles que estão voltados para o modo de produção escravista com base na agroindústria cafeeira.

Criado em 1837, o município inicia a década de 1840 com tímidas rendas, baseadas principalmente sobre os impostos de legados e heranças e da quota da água ardente. Posteriormente, ao longo dessa década e da de 1850, Piráí foi subindo de forma rápida na lista de municípios cafeeiros, estando em mais de dezesseis contos de réis à frente de Resende, núcleo embrionário da classe senhorial, tendo seu montante em quinze anos marcado pelo equilíbrio entre os dois impostos acima mencionados e, logo em seguida, com a meia-sisa de escravos ladinos.

Este claramente passou a liderar a pauta de arrecadação municipal de Piráí, chegando à casa dos seis contos de réis estipulados e orçados em relatório presidencial no ano de 1847, 5:400\$000 réis em 1850, 4:200\$000 réis em 1851, cinco contos de réis em 1853, 11:339\$000 réis em 1854 e 12:853\$000 réis em 1855, sendo apenas superado pelo crescimento do imposto de legados e heranças, orçado em 16:848\$000 em 1854 e 9:000\$000 em 1853, ilustrando o forte crescimento da agroindústria no local.

Não obstante, Piráí é um município que se destaca ao estar interligado com os dois sentidos do Vale do Paraíba, ou seja, tanto para Minas Gerais, quanto para São Paulo. Intercalado tanto pelo caminho que conecta Resende à Estrada da Estrela, beirando o Paraíba, quanto do caminho que sai de seu centro e cruza com a estrada que, saindo da barra do Rio Piráí, segue sentido por Itaguaí, cortando o rio Ribeirão das Lages e abrindo uma bifurcação, fazendo conexão entre a Estrada de São Paulo e a de Santa Cruz, como podemos ver no mapa abaixo:



Ainda seguindo os rumos do Anexo IV, o exemplo de Pirai pode ser pareado com o de diversos municípios cafeeiros, principalmente os mais atuais, criados na década de 1830, que seguem uma tendência de, inicialmente, estarem pautando seus rendimentos sobre a terra ocupada, através dos impostos de legados e heranças. Com o desenvolver da terra e da

plantação, a necessidade do braço escravo também potencializou os valores orçados sobre a meia – sisa, expondo verdadeira bola de neve, quando as arrecadações desses dois impostos, em crescimentos constantes e pareados, revelam a melhor ocupação fundiária e a quantidade de força de trabalho ali presente.

Entretanto, é preciso ressaltar que essa tabela foca nos rendimentos orçados pelo presidente de província sobre a capacidade de arrecadação tributária por parte dos municípios. Dessa maneira, a liderança do ranking não está marcada pelos municípios cafeeiros, mesmo que seu crescimento econômico tenha sido característico pelo desenvolvimento de sua infraestrutura ao longo das décadas de 1840 e 1850.

De fato, é possível já observarmos uma grande diferença de produtividade entre os municípios do centro, do Sul e do Norte da província, quando encontramos aqueles que são munidos pelas barreiras das estradas que fiscalizam o escoamento cafeeiro e o comércio interno que está diretamente ligado a este sistema. Com base na tabela abaixo, podemos analisar:

Ranking das barreiras fluminenses (Por montante e dentro do recorte)	
Barreiras:	Total:
Polícia	304:604\$630
Estrela	291:468\$000
Mangaratiba	186:914\$340
Comercio	148:558\$240
Itaguaí	129:264\$590
Ponte do Desengano	123:456\$000
Pedra	97:293\$080
Cantagalo	71:476\$610
Mato Grosso	39:129\$060
Mambucaba	32:260\$000
Rodeio	25:279\$200
Parati	24:064\$490
Cantagalo a Macaé	10:672\$000
Ariro	4:640\$000
Macaé	3:810\$000
Ubá	3:050\$000

Em verdade, o montante final de suas arrecadações concentra referência nos municípios baseados em abastecimento, comércio de cabotagem, comércio fluvial e, principalmente, a plantação do açúcar. Apesar de haver espaço distancia de arrecadação entre Campos – sempre na liderança – e suas principais conexões, como Itaboraí, Magé, Macaé e Iguaçu ao longo dos anos finais de 1840, o acúmulo de experiência comercial e política de outras décadas garantiram o bom posicionamento de ambos no ranking de arrecadação municipal.

Sendo assim, por que esses municípios não passaram por um processo de transformação em sua infraestrutura de forma tão profunda e integrada quanto no Vale e seus arredores, como analisou LAXE ao afirmar que as municipalidades perderam seu poder político em prol do econômico? Creio que, para além das dificuldades geográficas que serão apresentadas no próximo tópico, a diferença nas vias de comunicação entre as regiões norte e sul estão diretamente ligadas à interesses político-econômicos e a variações dentro do modo de produção escravista.

O conceito de modo de produção corresponde à forma de produção material específica de uma sociedade, que é legitimada por toda uma carga cultural e política. Essa relação entre produção material (estrutura) e desenvolvimento político-cultural (superestrutura) é o que desenvolve um sistema específico, pois passa a ser determinante na vida do indivíduo utilizar toda uma carga ideológica sobre características estruturais presentes na sociedade, estabelecendo novas formas de pensar e de agir no cotidiano.

Além disso, a relação estrutura – superestrutura não é algo mecanizado, como propõe o marxismo ortodoxo, marcada pela determinação da economia sobre as formas de agir; mas sim uma relação dialógica. Afirmar que a produção econômica é o tipo de relação que surge primeiro, para depois possuímos a formação de sentido e organização para o que há de material na sociedade é negar que o conceito de modo de produção se auto alimenta, principalmente quando se coloca a ideia de que, a partir da própria visão cultural e política, ou seja, a partir do cotidiano da sociedade, suas simbologias e visões de mundo; também há interferência direta nas relações sociais dentro do campo econômico.

Ora destacamos, com Marx, no sentido restrito que deu às relações de produção, o processo produtivo propriamente, ora recuperamos a categoria de modo de produção na etapa da distribuição e circulação e poderíamos até, forçando um pouco, essencializar a partir da trama da realização, se reconhecemos que o núcleo de poder e decisões se perfila também na esfera onde mais e melhor se consome dentro do Sistema: dos bens materiais aos sociais, da ciência à ideologia (LAPA, 1980, p. 16).

Não obstante, um modo de produção majoritário e dominante – como o capitalismo, por exemplo – possui um nível de complexidade tão abrangente que compõe em si outros modos de produção em menor escala. Esses *pequenos* modos de produção estariam enraizados nas realidades específicas de cada nação, país, ou território, mas possuindo papel importante na alimentação do modo de produção hegemônico.

Flexibilizando esses exercícios teremos, com alguma facilidade, que um modo de produção poder ser dominante, sem que entretanto, muitas vezes, deixem de funcionar no seu interior formas produtivas, nas quais as relações de produção e/ou as forças produtivas poderão ser de outra natureza (Idem, *Ibidem*, p. 16).

É nesse sentido que conseguimos diferenciar as regionalidades do modo de produção escravista específico na província do Rio de Janeiro. A princípio, esta pesquisa visa apenas dois, sendo aquele concentrado na região sul fluminense, escravista, nacionalista; enquanto que ao norte, concentram as produções de tipo antigo dentro da província, ainda marcadas pela soberania de fazendas em propriedades menores que as fazendas de café, pautadas numa produção mista de gêneros de exportação e de abastecimento.

Esses dois modelos localizaram suas disputas em espaços específicos, tais como a Assembleia Provincial Legislativa, mas que conseguiram manter forte coalizção no que tange ao fortalecimento do Rio de Janeiro e o projeto conservador como hegemônico na sociedade brasileira. Pudemos ver que, aos canavieiros, fortes concessões econômicas foram feitas sobre a cobrança da cota do açúcar, mas também o uso do capital vindo da exportação do café para a construção da infraestrutura na região norte fluminense, o que pode colocar em cheque uma das principais hipóteses da presente pesquisa: a de que a região norte fluminense era negligenciada pelo governo saquarema por se tratar de uma ala ligada a Campos dos Goytacazes e que só seria bem vista com o avanço da fronteira cafeeira.

Quero falar-vos da necessidade de restabelecer um imposto que havéis abolido em circunstancias talvez em que a província podia dele prescindir, ou em que cumpria favorecer a indústria sobre que recolhia; isto é, o dízimo do açúcar. Este imposto era de 10% para as rendas gerais, cobrado pela mesa do consulado no ato da exportação, quando a lei de 31 de outubro de 1835, fazendo a divisão das rendas, estabeleceu para esta província (Rio de Janeiro) a quota de 5% do dízimo do açúcar e do café. Nessa razão foi cobrado no ano financeiro de 1836 a 1837, e rendeu 73:917\$979 rs. A lei do orçamento seguinte o aboliu; a imediata a essa o restabeleceu, fixando, porém, a quota em 2%, e nesse ano rendeu 29:117\$532 rs. Lei posterior suprimiu ainda os 2%, substituindo-os pelo imposto de patente sobre todos os engenhos e engenhocas da província, cujo mínimo era em 22:799\$000: foi este por sua vez abolido pela lei nº 284 de 1843 (RPP, 1847, p. 44).

Para melhor compreensão sobre a concessão da quota do açúcar, somente estudando fontes relativas aos debates na Assembleia Legislativa para termos certeza, mas mediante o avanço econômico nos rendimentos de Campos, podemos perceber que isso poderia ser fruto

de acordos políticos. Enquanto que o Norte fluminense mantém sua produção açucareira, o Sul opera livremente para o desenvolvimento da forma de produção cafeeira em prol da construção da província sem prejuízo dos tradicionais senhores de engenho.

A relação entre duas formas de produção diferentes dentro de um mesmo modo de produção nos mostram que, ao falarmos deste conceito, não estamos tratando de algo homogêneo. Ademais, para que exista um sistema produtivo hegemônico e bem consolidado em determinado espaço geográfico, é preciso haver reconhecimento e legitimação das relações produtivas que são específicas nos diversos espaços dentro de um mesmo território.

Em suma, compreendo que o Rio de Janeiro, enquanto província participante do processo de construção de um Estado, que ainda se mantém em sua fase restrita, necessitando de artifícios autoritários de poder e pragmatismo, era local de variadas formas de produção diferentes que foram se desenvolvendo de acordo com a construção do *Sistema*, que enxergo aqui como o escravista. Nesse ínterim, o foco está presente entre duas, uma cafeeira e outra canavieira, que buscam entender o modo de produção como um conceito que estabelece o movimento social da vida dos homens daquela época, tanto materialmente, quanto imaterialmente.

Isso quer dizer que as relações políticas existentes na província do Rio de Janeiro comportaram representantes da ala sul fluminense e norte fluminense dialogando entre si sobre como desenvolver a província e garantir hegemonia, tendo cada qual a sua característica socioeconômica, o que ajuda a desconstruir a ideia de que “(...) nos modos de produção anteriores ao capitalismo (...), prevaleceu o enfoque histórico acontecimental e ficou completamente arquivado o estudo histórico sistemático” (GORENDER, 1980, p. 44). Analisaremos esse ponto com maior ênfase no tópico a seguir.

2. Diferentes espaços de construção provincial:

As obras públicas seguem, como pudemos analisar até então, o caminho trilhado pelos controladores do poder. Centralizar sua administração, internalizar a participação dos cidadãos em suas construções e diminuir o poder dos municípios corresponde aos meios que os conservadores compreendiam sobre a administração e, assim, o desenvolvimento do poder público.

Dessa maneira, podemos encontrar um terceiro momento – esse mais geral e totalizante – sobre as estratégias iniciais, que expõem que as obras públicas são realizadas para o

desenvolvimento da economia cafeeira e o desenvolvimento da circulação de mercadorias por meio do mercado interno. Portanto, elas encontram-se planejadas ao longo da província, mas que buscam priorizar, pelo menos em um primeiro momento, as comunicações entre o Vale do Paraíba e o Município da Corte.

A razão para isso está nas novas exigências feitas pela economia imperial, centralizada na produção cafeeira, mas integrada à economia de abastecimento. Era preciso abrir novos caminhos para o desenrolar da economia cafeeira e toda a superestrutura que lhe fornece sentido, possuindo “grande investimento na construção de estradas, canais e portos, para o escoamento do açúcar e café” (PINTO, 2014, p.65).

A historiadora Ana Lucia Nunes Penha, voltada para os estudos de obras públicas na região norte do Rio de Janeiro, enfatiza que a expansão cafeeira carregava em suas costas a reestruturação da província para que assim ela se estabelecesse em locais diferentes do Vale. Isso ficou marcado com a expansão de sua fronteira para o triângulo Cantagalo – Macaé – Campos dos Goytacazes.

As terras mais tarde denominadas de Cantagalo, de ocupação mais tardia se comparadas às do norte fluminense, afirmaram-se na produção de gêneros de abastecimento, por indução da Coroa, no início do XIX, vindo a transformar-se, em pouco mais de três décadas, numa importante área cafeeira fluminense e ponto de irradiação daquela cultura para outras áreas. No último quartel do século, na marcha para noroeste, a cafeicultura se expandiu em direção à serra de Itaperuna, onde atingiria seu apogeu nas primeiras décadas do século XX. A cultura cafeeira recolocou a necessidade da abertura e melhoria dos caminhos terrestres e fluviais e atraiu para aquelas regiões os investimentos em estradas de ferro (PENHA, 2015, p. 528).

Para tanto, é preciso retornar alguns anos antes do recorte cronológico de nossa pesquisa, mais precisamente nos anos de 1830. Essa década foi crucial para o desenvolvimento do *tempo saquarema* e, é claro, para a classe senhorial.

Esses dez anos estiveram caracterizados pelas constantes disputas políticas intraclasse e pela própria luta de classes, que envolviam posicionamentos de diversos projetos políticos sobre qual seria o destino do Império do Brasil, ou se realmente seria um império. Após o Ato Adicional de 1834, o processo de cisão interna dos Liberais Moderados se iniciou, tendo as guerras civis regenciais, a partir de 1835, como o estopim para a divisão entre liberais e conservadores.

Tendo a província do Rio de Janeiro o *locus* do Partido Conservador, os relatórios presidenciais, feitos a partir de 1835, demonstram poderosas críticas ao governo regencial de Feijó e seus aliados como o caminho para a *desordem* e *anarquia* presente no Direito

Administrativo. São esses relatórios as falas inaugurais daqueles que marcam o pensamento conservador em pleno início de suas carreiras políticas: Joaquim José Rodrigues Torres e Paulino José Soares de Sousa, ambos representantes da classe senhorial como um todo, grandes formuladores da administração brasileira e, principalmente, membros da *Trindade Saquarema*.

Ao longo dessa década, ambos demonstram claramente o planejamento em consolidar sistemas necessários para o bom funcionamento da economia brasileira pautada na economia cafeeira. Expõem a necessidade de adoção de um novo sistema tributário, jurídico, educacional e infra estrutural, tendo como os relatórios mais marcantes, o do segundo semestre de 1836²⁰ e o de 1838.

No primeiro, a principal marca que dialoga com esta pesquisa está no tocante ao aproveitamento de caminhos e picadas já estruturados pelos tropeiros que, com o passar do tempo, constituem novos locais de circulação de mercadorias e escoamento do café:

A necessidade de conduzir com maior facilidade e menor dispêndio esse importante e avultado produto da nossa Agricultura tem feito, há tempos a esta parte (Sul da província do Rio de Janeiro), com que Povos tenham aberto algumas comunicações para aqueles pontos da Costa que oferecem maior proximidade; e para o embarque a comodidade precisa. Alguns desses Portos, ou Sacos, tem atraído a si muitas Tropas que antes se dirigiam à respectiva Cidade, ou Vila, compartilhando assim, e diminuindo mais ou menos consideravelmente o seu Comércio.

Assim é quase todo o Comércio da Vila de Mangaratiba passou porá o Saco desse nome, que, apesar de pantanoso e pouco saudável, se acha muito florescente. É de supor, que o maior desenvolvimento do Saco Jerumerim continue a enfraquecer o Comercio da Cidade de Angra (Parênteses meus) (RPP, 1836, p. 24).

De acordo com o mapa do Anexo II, referente ao município de Angra dos Reis, o chamado saco de Jerumerim corresponde às iniciativas das tropas que abriam atalhos a partir das rotas principais para chegar até o litoral sul da província para que o café fosse transportado até o Município Neutro por meio de cabotagem. Assim como o foi em Mangaratiba, essas picadas foram atraindo pessoas as quais se estabeleciam em seus cantos para a troca de mercadorias e ao atendimento geral das tropas.

Não obstante, não bastasse a presença dos caminhos que interligam Aldeia Velha até Mangaratiba e daí até Itaguaí, o saco de Jerumerim é desenvolvido com base no escoamento dos produtos oriundos dos caminhos do Airo e da Pedra, ambos elevados a categoria de estradas

²⁰ É preciso informar ao leitor que os relatórios presidenciais eram documentos de produção anual, com o objetivo de abrir as sessões ordinárias da Assembleia Legislativa. Durante a década de 1830, alguns anos, como o de 1836, apresentam um relatório a cada seis meses, o que nos induz a pensar que poderia ser uma documentação semestral. Entretanto, alguns outros anos das décadas de 1840 e 1850 nos propõem o pensamento de que os relatórios a mais seriam documentação para casos de sessões extraordinárias.

durante a década de 1840 e que estão diretamente conectados com os municípios de Bananal, Resende e Barra Mansa, fazendo a conexão do extremo oeste do Vale com Angra dos Reis. Assim como o saco de Mangaratiba, Jerumerim conta com uma ramificação saída diretamente da Estrada de São Paulo, cruzando com um caminho auxiliar que contorna o limite entre os municípios de Angra e São João do Príncipe.

Todas essas ligações conectam as vilas de Angra dos Reis, Mangaratiba e os municípios adjacentes. A pequena baía também conta com dois caminhos oriundos de uma bifurcação ao sul de seu limite, fazendo a conexão com o município de Areias, tornando, dessa forma, Angra dos Reis tivesse múltiplos espaços de trocas comerciais, deslocando o eixo econômico de sua vila para o recôncavo de Jerumerim.

Para que uma estrada possuísse pleno funcionamento, segurança e viabilidade para o transporte de mercadorias, era necessário determinado número de ranchos, vendas e outros estabelecimentos de repouso e comércio. Uma tropa, afinal, não carregava apenas café, como também outras mercadorias, incluindo escravos vindos da Corte, gêneros de primeira e segunda necessidade, ou seja, produtos que atraíam gente.

Uma vez que uma picada fosse aberta, seja por proprietários locais, seja pelos próprios tropeiros, o interesse na troca comercial com esses homens fixava pessoas no local e iniciavam o processo mercantil. O governo provincial, por sua vez, ao invés de reprimir a existência desses postos devido aos enfraquecimentos das cidades e vilas respectivas ao município, integra os novos postos comerciais à economia municipal, reconhecendo o fruto produtivo desses novos locais, oficializando os caminhos e garantindo que as barreiras, registros e pedágios do respectivo município, ou estrada, garantam o recolhimento do imposto necessário sobre o que é comercializado.

O Saco de Mangaratiba, por exemplo, passa a estar constantemente presente nos planejamentos das obras públicas da província, uma vez que esteve próximo ao ponto de chegada da Estrada de São Paulo, principal artéria comercial que liga as duas províncias desde o século XVIII, logo após esta cortar o município de São João do Príncipe. Essa questão expõe a boa relação que o governo mantém com o desenvolvimento comercial da província, potencializando cada espaço fluminense que esteja disposto a aumentar a circulação de mercadorias e, principalmente, que esteja vinculado com a ocupação dos *sertões*.

O relatório de 1838, em sua totalidade, é uma verdadeira relíquia histórica. Paulino escreve logo no primeiro ano após a entrada de Araújo Lima na Regência Una, marcando o recuo político dos liberais e o avanço inicial do Regresso.

Dessa forma, Paulino expõe, quase que em letras garrafais, o planejamento inicial que os conservadores possuem no campo das obras públicas para a província do Rio de Janeiro. Até este momento, a província era marcada pela carência de planejamento e fiscalização adequadas para a construção de suas estradas e, também, com a construção das mesmas sem conexão entre elas, focadas somente em interesses mais imediatos.

Vós não ignorais, Srs., que recebemos esta Província das mãos da Administração Geral do Império carecedora de melhoramentos em todos os ramos e unicamente com algumas estradas feitas sem sistema, à medida que o clamor da necessidade as pedia, abandonadas pouco depois de começadas como a de Itaguaí e a do Comércio, ou entregues inteiramente à ação do tempo depois de imperfeitamente concluídas com poucos meios, como a da Polícia (RPP, 1838, p.p. 42 – 43).

Comparando a planta da província de 1830 (Mapa I) com as cartas da mesma de 1840, 1839 e a da 1ª sessão da Diretoria de 1842 (Mapa II), conseguiremos observar as transformações ocorridas na geografia do Rio de Janeiro. O contraste entre elas é bastante característico no que tange tanto a quantidade de estradas, quanto a presença da geografia natural em seus desenhos.

É preciso frisar, para o entendimento do leitor, que o Mapa II corresponde a união de elementos da carta de 1840, da carta coreográfica de 1839 e do mapa da 1ª sessão de obras públicas de 1842, por isso é chamado de *Mapa 1839-1840*. O motivo é bastante simples: ambas se complementam, onde a primeira corresponde a um trabalho de Conrado Jacob de Niemeyer, feito para fins lucrativos (SALLE; MARQUESE, 2015), a segunda corresponde a um trabalho específico da Diretoria de Obras Públicas, ou seja, um trabalho que junta sua presidência, arquivista e chefes das sessões sobre toda a província e a terceira um trabalho de Frederico Carneiro de Campos sobre as vias de comunicação exclusivamente da 1ª sessão.

A carta de 1840 trabalha um amplo panorama sobre a organização estrutural da província, apresentando suas principais estradas e caminhos, desenvolvendo uma visão resumida, porém bastante analítica sobre a organização das comunicações terrestres. A carta coreográfica, por sua vez, apresenta detalhes mais técnicos, como os limites municipais divididos em cores, estradas e caminhos e até mesmo seus nomes que não aparecem no trabalho solo de Niemeyer e, é claro, ela apresenta maior precisão topográfica, expondo que a síntese do coronel sobre a carta de 1840 acabaria por prejudicar a pesquisa, caso ela fosse apresentada sem haver

cruzamento de dados cartográficos. Não à toa, a carta coreográfica está projetada em escala menor e teve de ser dividida em quatro páginas...

A maior parte das estradas da nossa Província, senão todas, foram do princípio, picadas sem sistema, abertas em diversas direções pela necessidade, cujo trilho o incremento da população, e a necessidade das comunicações foi com o andar dos tempos melhorando com obras feitas à medida que se iam tornando indispensáveis para o transitio, sem método e pouco duradouras, para satisfazer as necessidades do momento e sem previdência para o futuro. Com o aumento da população do país foram-se em muitos lugares derrubando matas que encobriam o aspecto e acidentes do terreno que vários exames e trabalhos topográficos foram dando melhor a conhecer, bem como os defeitos e inconvenientes das estradas existentes. A falta porém de uma Administração que pudesse ou quisesse dar um impulso poderoso ao seu melhoramento, conforme o melhor conhecimento do terreno e segundo as regras da ciência, fez com que assim por longos anos permanecessem (RPP, 1838, p.p. 45 – 46).

Já o mapa feito por Campos é um material que apresenta escala menor que a de 1839 e 1840, apresentando com mais nitidez as conexões entre os municípios do centro-Sul e como eram estabelecidos geograficamente o início e o término de uma estrada. Apesar de estar concentrado em apenas uma porção da província, esse mapa foi crucial para a compreensão de estradas que apareciam nos relatórios dos presidentes e de outros engenheiros com base em pontos de referência que não eram projetados nos mapas de 1839, 1840 e demais outros utilizados na pesquisa.

Estabelecendo um rápido paralelo entre os Mapas I e II, podemos perceber que o presidente, em parte, tem razão. Observando em uma perspectiva ampla, a estrutura de comunicação do Rio de Janeiro possuía três quesitos básicos: a) ponto de chegada de diversos caminhos vindos do centro-sul de Minas Gerais; b) comunicação com Campos dos Goytacazes e São João da Barra marcado por uma via litorânea e outra que cortasse os sertões de Cantagalo, Macacu e Nova Friburgo; c) complexa rede de comunicação interna no chamado *Recôncavo da Guanabara*.

De fato, as duas colocam a Fazenda de Santa Cruz como o centro das comunicações do litoral sul do Rio de Janeiro para São Paulo e Médio Paraíba, somando com os caminhos que descem de Minas Gerais para o Recôncavo da Guanabara. Por ter sido, em épocas coloniais, terras jesuítas e principal centro de produção açucareira fluminense, a fazenda serviu de ponto de referência para a ocupação da área sul da província, próxima a São Paulo, tendo o início dessa investida a partir da abertura do *Caminho Novo da Piedade*, futuramente chamada de *Estrada de São Paulo*.

O chamado ‘Caminho Novo da Piedade’, ligando o que hoje é o município de Lorena à Fazenda de Santa Cruz, começou a ser aberto na década de 1720 com o objetivo de garantir um acesso terrestre entre a cidade do Rio de Janeiro e a capitania de São

Paulo, de modo a evitar os ataques às partidas de ouro descidas de Minas Gerais e até então embarcadas em Parati. A abertura da via deu ensejo às primeiras concessões de sesmarias da zona ocidental do Médio Vale do Paraíba, algumas das quais localizadas em terras da fazenda de Santa Cruz (SALLES; MARQUESE, 2015, p. 104)

Seu desenvolvimento foi ampliado com a administração pombalina, que buscou novas medições das terras de Santa Cruz, incluindo a expulsão dos jesuítas, para o cultivo de novos recursos econômicos e de novas sesmarias. Por constar aproximadamente 10% do território fluminense (MENEZES; *apud* SALLES; MARQUESE, 2015, p. 104) de terras jesuítas e indígenas, estas nas áreas proibidas pela Corte, o Rio de Janeiro contava com grandes matas virgens, solos férteis e relativo acesso que faziam divisa com o desenvolvimento social presente em Minas Gerais.

A chegada de D. João VI ao Brasil, em 1808, potencializou a ocupação das antigas terras jesuíticas, distribuindo a população de proprietários para as terras tanto de *serra acima*, quanto as de *serra abaixo*, com o intuito de aumentar a produtividade da região e fortalecer os laços de poder com grandes famílias de traficantes e produtores rurais. O café, que já era cultivado em áreas de Santa Cruz desde a última década dos setecentos, gradualmente vem se tornando produto primário na produção agrícola das terras ao sul do Rio de Janeiro.

No início do século XIX, o café começou a se firmar ao longo do Caminho Novo da Piedade, sempre combinando com outras atividades como a produção de açúcar, de aguardente e de mantimentos, ou a criação de animais. O estabelecimento da família real portuguesa no Rio de Janeiro (...) trouxe um renovado impulso para a cafeicultura e demais atividades econômicas, seja pelos simples aumento da demanda urbana, seja pelo incremento do fluxo de capitais, abertura de novas vias e intensificação do tráfico negreiro atlântico. Todas essas transformações se articularam diretamente à organização espacial da Fazenda de Santa Cruz, tanto na baixada quanto na serra (...) (SALLES; MARQUESE, 2015, p. 107)

E ainda:

Já em 1808, o príncipe regente converteu a antiga sede jesuítica em palácio real, com amplas reformas no risco arquitetônico para adequá-la à nova função. Ao mesmo tempo em que transformava a antiga morada jesuítica em palácio, na zona de serra acima, o príncipe regente concedia amplas sesmarias na fronteira norte da fazenda, isto é, na margem esquerda do rio Paraíba, território indígena que estava sendo 'clareado' com o estabelecimento de aldeamentos em futuras terras da vila de Valença e com o fim definitivo da política de 'zonas proibidas' (Idem, *ibidem*, p. 107).

Durante o Primeiro Reinado, a expansão das aldeias, vilas e municípios dentro dessas terras marcaram as disputas existentes entre os produtores e o imperador D. Pedro I, estimulando o desenvolvimento da conscientização e aliança dos grupos produtores do Médio Paraíba que, na década de 1830, acabaria por desenvolver a classe senhorial. A fazenda de Santa Cruz, portanto, representou o posicionamento do poder central para o desenvolvimento do Vale do Paraíba e seus arredores.

A ligação com Campos, por sua vez, corresponde a um momento mais tardio da província, apesar de ser grande polo produtor de açúcar e gêneros de abastecimento, Campos dos Goytacazes sofria com constantes obstáculos nas comunicações com a capital. A geografia presente entre o Rio de Janeiro e a referida cidade é marcada por relevo mais acentuado, maior quantidade de pântanos e lagos, dificultando a construção e manutenção de caminhos e estradas, assim como a própria fixação populacional e a dificuldade de navegação pelos rios devido à sua variedade nos leitos, condições climáticas e variação de ventos.

Dessa forma, a habitação estava concentrada em Niterói (na época chamada de Praia Grande), Macaé e Campos, possuindo ligação pela Região dos Lagos, local de intercessão entre esses dois últimos polos econômicos. Somente nas primeiras décadas do XIX, um novo polo econômico passou a ser investido para ampliar a comunicação entre o centro-norte do Rio de Janeiro: Cantagalo.

Diversas foram as tentativas de comunicar Cantagalo à Campos para a circulação de mercadorias. Todas essas tentativas buscavam incluir Macaé como ponto de parada, devido a seu porto, que ampliaria o comércio de cabotagem e escoamento da produção, abrindo um auxílio ao porto de São João da Barra.

A abertura de caminhos internos que levassem a Macaé, onde existia bom porto, levou à construção de uma estrada no início da década de 1820. Os irmãos Carneiro da Silva, da freguesia de Quissamã em Macaé, haviam proposto a abertura de uma estrada comunicando os habitantes da vila de São Salvador com os da Corte. Informa Alberto Lamego que existia uma trilha velha e intransitável em virtude das enchentes dos rios Ururaí e Macabu, foi feito um aterro para sua construção, acompanhado de 13 pontes, ligando Campos e Niterói, com escala em Macaé. A estrada foi inaugurada em 1826, mas passados dez anos, com a ‘falta de conservação e a obstrução das valas, o seu leito foi transformado em extenso pantanal, cheio de atoleiros, tornando-se intransponível’ (PENHA, 2015, p. 534).

Ora, se as estradas da Polícia e Comércio, frutos do governo joanino e principais veias de ligação entre o sul de Minas e o centro fluminense estavam mal conservadas pela falta de ação do governo central e de verbas, que dirá a estrada que corta sertões de áreas alagadas e que exige conservação mais complexa! A tentativa bem-sucedida de uma estrada que ligasse Cantagalo a Macaé só foi realizada em período de administração saquarema na província do Rio de Janeiro, iniciada em 1836 sob a presidência de Rodrigues Torres (PENHA, 2015, p. 535).

Esses esforços em interligar Cantagalo, Campos e Macaé estariam pautados na mesma lógica de infraestrutura utilizada no centro – sul da província, com o objetivo de escoamento de produção, em especial o café, e a melhor circulação de gêneros de abastecimento. Isso se deve

a Cantagalo ser um espaço de produtividade cafeeira considerável, mas excluída da produção do Vale do Paraíba por ser tardiamente habitada, sendo, portanto, uma área que foi apenas ganhando forma na lógica senhorial pelos anos de 1850.

Segundo Erthal, por volta de 1850, não havia recanto do território cantagales que não fosse invadido pelo café, cultivado naquele ano em 111 fazendas, número que se elevou, em 1860, para 733, conforme *Almanak Laemmert* (Itálico da autora) (Idem, ibidem, p. 535).

A relação entre Macaé, Campos e Cantagalo, relação esta construída pelo governo, mantém uma lógica bastante interessante, pois Campos se manteria na liderança na produção de açúcar e gêneros de abastecimento, ao mesmo tempo em que Cantagalo seria o ponto de produção cafeeira que Campos nunca conseguiu ser e Macaé, por sua vez, o porto principal de escoamento do produto de ambos os polos, somado aos centros produtores que estão no espaço entre ambos. Os chamados *sertões de Macacu*, portanto, só conseguem realmente sair da lógica de ligação direta com a capital ao longo do governo saquarema.

O Recôncavo da Guanabara, por sua vez, foi o polo econômico e político principal da capitania e, depois, província do Rio de Janeiro. Sua ocupação foi crucial, sendo o ponto de assentamento dos colonizadores portugueses e, posteriormente, ponto de referência para a dispersão dos fluxos migratórios vindos de Minas Gerais nos fins do século XVIII.

De modo semelhante ao que ocorria na costa oriental do Nordeste e no Recôncavo Baiano, também na Baixada Fluminense o desdobramento da empresa mercantil lusa em atividade colonizadora ocorria por meio da agroindústria açucareira, que acabava por comandar, em larga medida, a distribuição dos grupos humanos, ao mesmo tempo que requeria a atividade pastoril que a complementava. O desdobramento da faina lusitana se expressava no desdobramento do colonizador em colono, deixando-se ficar ambos no litoral ao lado dos colonizados (MATTOS, 1990, p. 41).

Os caminhos que ali foram construídos, ora reaproveitados a partir dos caminhos auríferos, ora vias adjacentes que seguiam a lógica econômica do período, garantiram o desenvolvimento de forte infraestrutura com a ocupação de toda a área fluvial que escoasse diretamente os produtos das fazendas da área central da província para a Baía de Guanabara. A fixação desses povos garantiu o desenvolvimento da economia local, tornando o Recôncavo não somente polo de produção econômica, como área receptora dos gêneros agrícolas mineiros de nortistas fluminenses.

Pela baixada estendiam-se os canaviais e as fazendas de criação de gado, desde fins do século XVI. A população nativa submetida à escravidão ou reduzida à catequese pelas ordens religiosas e, num segundo momento, os negros africanos também escravizados constituíam a força de trabalho necessária àquela expansão, cuja orientação era dada pelas condições naturais da região, ao menos até as primeiras décadas do século XVIII. Assim, pelas zonas de matas estendiam-se os engenhos e engenhocas, sobretudo no Recôncavo da Guanabara – ou ‘Recôncavos do Rio de

Janeiro', como referia o Marques de Lavradio -, enquanto os currais ocupavam as áreas de campos naturais, como os de Santa Cruz, de Bacaxá, e Campos Novos de São João, pertencentes aos jesuítas e beneditinos. Contudo, seria a região de Campos dos Goytacazes que a atividade pastoril mais se expandiria nestes primeiros tempos, constituindo os seus curreis a verdadeira 'retaguarda' dos engenhos dos Recôncavos do Rio de Janeiro (Idem, ibidem, p. 41).

Após essas três breves exposições, sabemos que as estradas eram escassas, possuindo muito mais caminhos e picadas, que representavam espaços de curta e média distância e que eram criadas de acordo com as necessidades, mas não sem sistema, ou muito menos necessidades imediatistas. Esse é o ponto em que o Paulino deixa a desejar, pois negligencia o fato de essas veias e artérias terem sido estruturais para seus respectivos períodos históricos e serviam aos interesses mercantis ali presentes, sempre preocupados com o escoamento dos produtos centrais de exportação.

A noção de *sistema* apresentado pelo presidente, assim como a de *futuro*, é específica da visão de mundo classista a qual está se expandindo. Como já observamos anteriormente, para os conservadores era necessário trazer para a sua existência a essência do que seria o Império do Brasil enquanto nação pareada com a civilização europeia, não obstante o pensamento de Paulino se baseava, principalmente em Gabriel Dufour, com seu *Tratado Geral de Direito Administrativo Aplicado*.

Já encontramos, por aqui, a comparação das magnitudes das obras públicas com as feitas pelo império romano, a necessidade de o engenheiro estar buscando na Europa as novidades científicas, por ser esse continente a fonte da Ciência; a incessante ação de difamar o passado para garantir, nas mãos dos próprios conservadores, a construção do futuro e a constante bipolarização entre civilização e barbárie, pautada na conquista do sertão. Dessa forma, o sistema adequado de estradas, pontes e canais seria aquele em que se busca a maior integração econômica possível, mapeando e explorando os recursos que a província fluminense poderia trazer para a consolidação do império com base na classe senhorial.

Esse pensamento nos ilude quanto aos tempos passados, nos fazendo acreditar na desorganização e, até mesmo, nas relações sociais com base apenas na intuição. O grande contraste que se forma na organização provincial entre 1830 e 1840 garante as bases topográficas desse pensamento.

Comparando os Mapas I e II, veremos o quanto o primeiro está muito mais próximo da organização espacial setecentista, mostrando que a província do Rio de Janeiro, na virada de

1830 para 1840, reformulou seus meios de comunicação. Partindo desse princípio, conseguimos entender o que Paulino quis dizer com relação ao *sistema*.

Primeiramente, se levarmos em conta que o Mapa II, em parte, foi feito através dos trabalhos da Diretoria de Obras Públicas, logo uma instituição especializada na organização espacial da província, é de se entender que o Mapa 1839-1840-1842 possui maior rigor científico. O de 1830 apresenta grande enfoque no relevo fluminense e nas propriedades fundiárias, não buscando delimitar os caminhos e estradas que cruzam as terras do Rio de Janeiro, fator de suma importância para compreender a distribuição geográfica das propriedades.

Nesse sentido, o Mapa I já nos mostra um Rio de Janeiro em ritmo de maior atividade e povoamento, tendo sua região central como a principal referência da distribuição populacional tanto para o norte, quanto para sul. Há de se perceber que a isto também se explica o fato de que o Vale do Paraíba ainda estava em formação, da mesma forma de Campos dos Goytacazes ainda fazia parte da província do Espírito Santo, resumindo o centro econômico, político e social fluminense, portanto, à capital imperial a ao Recôncavo da Guanabara.

Dessa forma, a província ainda estava por receber os novos fluxos migratórios do Sudeste. Retomando as palavras de Paulino com relação à distribuição de estradas e caminhos sem haver metodologia científica para tal nesse período, assim como a falta de uma administração pública capaz de garantir homogeneidade e organização nessas estruturas, é de se entender que essas vias de comunicação que aparecem na carta de 1830 estão imersas em um sentido claro de suprir as propriedades existentes na província sem se preocupar com a forma a que estão tomando.

A estrada que, passando por Nova Friburgo e Cantagalo, está presente entre os complexos urbanos de São João da Praia (Barra) e do que hoje chamamos de Niterói, Macacu e Magé; e a que sai de São João da Praia para as redondezas da freguesia de Praia Grande, seguindo a costa norte fluminense, compõem claramente os principais caminhos de comercialização de gêneros de abastecimento e açúcar. Circundam quase toda a região norte fluminense, beirando do Paraíba ao Oceano Atlântico em sua totalidade. Em seus cantos estão presentes propriedades que, entre muitas delas, engenhos, mostram maior consistência populacional e econômica no centro-norte da província, do que no próprio centro-sul.

Essas características sofrem mudança drástica e rápida em dez anos. A princípio, desconsiderando a possibilidade de diferenças no método topográfico utilizado para ambos os

mapas, o de 1839-1840-1842 nos aponta que a prioridade das estradas não estão mais a se misturarem com os caminhos no sentido de suprirem as propriedades familiares e freguesias de maneira individual.

Pelo contrário, levando-se em consideração o quanto o governo conservador e seus líderes presam pela centralização administrativa do poder, essas estradas estarão centradas na conexão entre os municípios. Isso quer dizer que as propriedades deverão, portanto, estar proporcionalmente fornecidas enquanto membros de uma unidade administrativa de cunho local, ou seja, um município e, quando são traçadas estradas novas, de fato elas devem cruzar propriedades importantes, mas no sentido de interligar as principais vilas municipais.

Vale ressaltar as observações feitas no primeiro tópico deste capítulo. Se as experiências políticas iniciais destes agentes formadores da classe senhorial se caracterizaram por disputas territoriais com o governo central no Primeiro Reinado e, posteriormente, com outros proprietários de terras espalhados em outras regiões da província, para eles a primeira experiência de classe veio, portanto, da aglomeração de interesses de cunho municipal.

Nesse ponto, a representação administrativa desses aglomerados de propriedades atinge um patamar mais avançado do que as freguesias e aldeias poderiam fornecer. Era preciso haver a existência de vilas e matrizes, construídas com capital adquirido pelos próprios proprietários que, em conjunto, construiriam seus simbolismos, transformando-os em referência nacional, no caso do Vale; e provincial, no caso de Campos.

É nesse sentido que entre o ano de 1840 e 1855 existe uma estabilização na construção das estradas, mostrando que a virada de 1830 para 1840 definiu o arquétipo das vias de comunicação fluminense. O padrão que se apresenta nas fontes é a de constante reforma e modernização das estradas que já existiam na entrada dos anos quarenta, apresentando poucas vias novas.

Isso abriu margem para que os órgãos responsáveis pelas obras públicas, juntamente com a classe senhorial em sua atividade civil, pudessem voltar sua atenção para a infraestrutura interna da província. Aí sim a construção de cadeias, matrizes, pontes, chafarizes e demais arquiteturas multiplicam em número, pois as estradas já haviam garantido maior circulação de pessoas e, conseqüentemente, capital.

Todavia, muitos caminhos presentes entre 1830 e 1840, e até mesmo desde 1777, permaneceram vivos, mas em segundo plano, voltados para conectarem as estradas

intermunicipais e as propriedades que estão nesses espaços entre as estradas. Isso corrobora com a ideia de que, aos conservadores, não era totalmente necessária a anulação das estruturas antigas, mas sim seu aperfeiçoamento e modernização.

Ao trabalharmos o centro-sul do Rio de Janeiro, a questão está bastante clara e distinta das demais: o Vale do Paraíba se torna o centro econômico desta região, fortalecendo as conexões com São Paulo e Minas Gerais, ligando todos os municípios que beiram o Rio Paraíba até o litoral fluminense e o Município da Corte. São verdadeiros cortes profundos, que rasgam serras e caminhos que antes existiam, abrindo espaço para outras conexões que desenvolvam uma rica rede de comunicação por estradas de rodagem nessa região. Não à toa, Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba e Itaguaí crescem em comércio, enquanto que o Vale cresce em café.

Essas estradas mantêm os caminhos em sua antiga lógica, principalmente por realizarem traços que eles jamais poderiam realizar. Enquanto que aqueles suprem a unidade proprietária, seguindo o fluxo dos rios e favorecendo pequenos portos fluviais que existem ao longo da província, as estradas tratam de abrirem espaço para a convergência desses caminhos, realizando melhor conexão entre esses pequenos portos, ou simplesmente trazendo-lhes a obsolescência com a construção de pontes.

A realização desse tipo de obra só poderia ser possível com o avanço científico e tecnológico da engenharia fluminense, que consegue marcar de forma muito clara a diferença entre uma estrada e um caminho. Segundo o relatório geral da Diretoria de Obras Públicas no ano de 1844, a construção da chamada Estrada do Couto, da segunda sessão, representa o que seria, para os engenheiros dessa instituição, um trabalho

sem plano, e sem precederem os reconhecimentos, e exames do terreno por onde mais conviria dirigi-la, como era indispensável em obras desta natureza para poder haver certeza da possibilidade de sua execução, de que tem resultados arruinarem-se os trabalhos em alguns lugares dela, a ponto de serem inutilizados, e de ser necessário dar-lhe uma nova direção, com grave prejuízo dos empresários (RDOP, 1844, p. 8).

Realizada por proprietários locais, a estrada seguia uma estrutura antiga, sem sistema de esgoto, ou escoamento de águas, sem a largura adequada para a passagem de carros e segos, sem o devido nivelamento para o bom trânsito e evitar empossamentos, sem a devida pavimentação e, por fim, sem os aterros necessários para garantir que essa via se torne transitável por longo tempo, exigindo apenas reformas pontuais posteriormente. Ao contrário deste caso, podemos analisar a Estrada do Presidente, construída no início dos anos quarenta que segue o seguinte rigor:

(...) ordenou o Exmo. Snr. Presidente da Província que o respectivo Chefe de Sessão, o Cap. Antonio dos Santos Cruz, procedesse escrupulosamente aos necessários exames, para se poder conhecer qual a melhor direção que se lhe poderia dar para vencer a subida da Serra (...), julga dever preferir se a que vai principiando na aba de um morro, que existe junto da casa de João Razilio, e vai fraldeando até encontrar uma gruta, atravessa esta, fraldeja o espigão de Catumbi até encontrar o caminho atual, atravessa este, e fraldeja o espigão pelo lado oposto, até encontrar uma outra gruta, e atravessando-a segue pela aba da serra até encontrar outra vez o caminho atual, e segue deste pela encosta do dito espigão de Catumbi a ir ter ao alto da chapada, onde se rebaixará alguns palmos, para obter-se o declive constante de 1:18, cuja direção foi marcada no terreno; e sendo ela aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da Província, fizeram-se 200 braças de cava, pouco mais, ou menos, com declive de 1:18, e a largura de 20 palmos (...) (Idem, *ibidem*, p.p. 3 – 4).

Após essa breve análise, o engenheiro expõe a necessidade de dividir a obra da estrada em partes diferentes, cada qual interligando as vilas e municípios envolvidos, mapeando as áreas de nivelamento e escoamento, assim como os proprietários e demais cidadãos participantes nessas construções como arrematantes, ou investidores de capital direto, assim como seus respectivos valores. A Estrada do Presidente, a partir da primeira metade da década de 1840, se torna uma das vias principais da região centro-Sul, pois interliga todos os principais municípios cafeeiros, desde Resende até Itaguaí em uma diagonal que conecta com ramais de interligação com estradas importantes que seguem para o Município da Corte.

Essa comparação teve como objetivo mostrar o que de fato seria a ideia de *sistema* apresentada por Paulino, uma vez que essas estradas não deveriam estar voltadas apenas para garantir o escoamento cada vez mais adequado do café e da circulação de mercadorias, mas tornar essa movimentação econômica cada vez mais rápida e objetiva. Dessa forma, elas passam por uma minuciosidade técnica para sua construção, obedecendo a um critério científico de cunho internacional e moderno, buscando curvaturas leves, com um sistema contra alagamentos e de circulação de morros e serras com menos declives; tudo o que não foi seguido na construção da Estrada do Couto.

O centro-norte da província apresenta uma questão mais polemica, pois apesar de contar com maior número de estradas que cortam os sertões de Macacu, Nova Friburgo e Cantagalo, a sua projeção permanece semelhante à dos caminhos presentes no Mapa I. Ao longo do recorte cronológico, esforços serão travados sobre essa configuração, traçando pontos municipais de referência para o avanço das estradas de rodagem.

Porém, esses esforços só reafirmam a configuração de tipo clássico, uma vez que esses municípios se encontram em menor número do que na região centro-sul, justamente por possuírem territórios maiores. Com muitos espaços físicos para poucos municípios, as estradas

tendem a serem mais compridas e menos ramificadas, abrindo espaço para a proliferação dos caminhos.

Além de pensarmos nos aspectos geográficos hostis ao desenvolvimento desse ramo estatal no centro-Norte, também devemos retomar à análise de GOUVEIA (2008) sobre o poder que Campos dos Goytacazes possuía sobre esta área e o quanto representava os interesses regionais dentro da província, em contraponto aos plantadores do Vale. As estradas que se formam ao longo das décadas de 1840 e 1850 nesta área reproduzem, como já dissemos, a configuração de caminhos que beneficiam e priorizam as propriedades familiares existentes nessa região e que abastecem o mercado do Rio de Janeiro desde a virada do século XVIII para o XIX.

Isso significa dizer que o poder local dessa região, ao contrário daqueles que ocuparam as terras do Sul, buscaram reforçar seus interesses regionais sobre os nacionais, uma vez que sua produtividade econômica estava pautada justamente na circulação de mercadorias a nível provincial, tendo a exportação do açúcar tímidas elevações, enquanto que a água ardente de cana ocupava altos índices de circulação. A diferença entre esses dois ramos do modo de produção escravista se projeta claramente nos mapas, não no sentido de que são realidades produtivas diferentes.

As disputas travadas entre esses dois modelos chegam a uma mudança com o avanço da fronteira cafeeira e as estradas de ferro que, como projetos oriundos da mentalidade conservadora e com o seu capital aplicado diretamente a suas terras, consegue avançar sobre a falência das construções de canais e dos espaços físicos que sobravam diante da estrutura dos engenhos de açúcar em comparação às fazendas de café. A composição econômico-política do centro-Norte, tendo como referência Campos dos Goytacazes, não era capaz de lidar ideologicamente com a mentalidade saquarema, uma vez que não conseguiam estruturar suas vias de comunicação de forma objetiva e nem aglomerar suas propriedades em unidades administrativas mais sucintas, possuindo estradas que se alongavam em excesso e sertões entre a província e a província do Espírito Santo que abriam espaço para a ação saquarema.

É possível que essa transformação tenha se iniciado com a colonização de Cantagalo, também já visto anteriormente, e que, segundo o Mapa II, apresenta um ponto de interseção entre o centro-Sul e o centro-Norte. Esse município abre mais espaço para a influência da economia mineira sobre a fluminense com os portos Velho e Essa última conexão possibilita aos habitantes de Cantagalo acesso à circulação presente entre o porto do Mar de Espanha e o

de Estrela, artéria inicial de todo o desenvolvimento socioeconômico da província e espaço para investimentos econômicos mais ousados, como estradas de ferro. Ao mesmo tempo, o governo provincial revitaliza o antigo caminho até Macaé, possuindo uma rota auxiliar, intitulada Caminho do Prado²¹, que o conecta diretamente com a barra do Rio Macaé, um dos principais portos de cabotagem da região.

Cantagalo, portanto, garante melhor escoamento dos produtos mineiros e norte fluminenses por diversas vias, formulando uma rede de comunicação complexa, a nível das que se formam na região centro-Sul. Futuramente, suas terras serão palco de entrada para o avanço da cafeicultura rumo ao norte da província.

Toda essa transformação corresponde a um processo controlado por interesses da classe senhorial. Dessa forma, é preciso compreender a construção provincial como um processo feito sob a ótica daqueles que estavam liderando a construção do direito administrativo imperial, pautando-se no governo provincial fluminense. A divisão da província feita em sessões pela Diretoria de Obras Públicas, claramente expõe a imagem cartográfica dos conservadores sobre o Rio de Janeiro. De acordo com a tabela²² abaixo, encontramos na 1ª sessão o monopólio sobre

²¹ Ainda em projeção, segundo o Mapa II.

²² Tabela construída com base nos Relatórios dos Presidentes de Província e em PENHA, Ana Lucia Nunes. *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos – Macaé (1835-1875)*. É importante salientar que diversos municípios foram excluídos dessa tabela, ou por terem sido feitos depois do fim da Diretoria de Obras Públicas, como foram os casos de Rio Bonito, e São Fidelis; ou por terem sido feitos entre 1840 e 1844, o que trouxe complicações para as boas definições de suas sessões.

a região cafeeira fluminense, compondo todos os municípios do centro-Sul que possuem participação direta ou indireta sobre o processo produtivo do café.

Diferenças entre a divisão municipal		
Dir. de Obras Públicas	Adm. de Obras Públicas	
1ª Sessão	Angra dos Reis	
	Mangaratiba	1º Distrito
	Parati	
	São João do Príncipe	
	Resende	
	Barra Mansa	2º Distrito
	Pirai	
2ª Sessão	Itaguaí	
	Valença	
	Vassouras	3º Distrito
	Iguaçu	
	Estrela	
3ª Sessão	Magé	7º Distrito
	Paraba do Sul	
	Cantagalo	
	Nova Friburgo	6º Distrito
4ª Sessão	Santo Antonio de Sá	
	Niterói	
	Itaboraí	4º Distrito
	Maricá	
4ª Sessão	Cabo Frio	4º Distrito
	Macaé	
	Campos	5º Distrito
	Barra de São João	

Nisso encontramos uma polemica, onde, segundo PENHA (2012), com base em uma publicação do Jornal do Comercio do ano de 1837, a 1ª sessão garantia um exclusivismo sobre a economia cafeeira do Vale, ao somar grande parte dos municípios de Iguaçu, Vassouras e Valença, que compunham também a 2ª sessão, e parte de Niterói, que também estava presente na 3ª (PENHA, 2012, p. 90). No entanto, os relatórios de presidentes de província e os próprios relatórios de engenheiros disponibilizados para essa pesquisa nos alertam uma reconfiguração nesse formato sobre a 1ª sessão, onde a prática da engenharia e da economia acabava por solidificar os limites entre cada sessão.

Ao longo da década de 1840, Vassouras e Valença foram mantendo-se como municípios exclusivos da 2ª sessão, a partir do momento em que as estradas que compõem Estrela foram iniciando um longo e quase interminável período de reformas. Logo, diversos engenheiros que

estariam responsáveis pelas estradas da Polícia, por exemplo, também foram escalados para outras estradas específicas da 2ª sessão, o que também significa orçamento legislativo melhor adequado e aplicado.

Talvez, o principal empecilho estrutural para esses municípios estava na questão da Estrada do Rodeio, que contava em sua estrutural mesclagem direta com a estrada dos Fazendeiros e outras que eram específicas da 1ª sessão. Em contrapartida, o porto de Iguaçu também estava na alça de mira dessa parte da província, uma vez que era referência de todo um complexo portuário que interligava os produtos escoados da 1ª e 2ª sessões e, obviamente, também de Minas Gerais, para a Baía de Guanabara.

O caso de Niterói já nos era esperado, uma vez que vimos no tópico anterior, a partir de GOUVEA (2008), o significado *nacional* que esse município possuía. Em especial, se mantivermos a mobilização dos negociantes de escravos, tropeiros, cafeicultores e proprietários em geral que estavam ligados às questões da divisão das terras da Fazenda de Santa Cruz contra o posicionamento de D. Pedro I dentro de uma perspectiva de experiência de classe, é de se perceber que Niterói era de suma importância para esses homens que, controlando a 1ª sessão, também acrescentem a ela aquele município por ser seu principal núcleo político em escala imperial.

Todavia, as necessidades estruturais foram modificando essa formatação e somente com o fim da Diretoria de Obras Públicas e o estabelecimento oficial de uma sessão administrativa única, chamada Administração de Obras Públicas, é que veremos com mais clareza o posicionamento produtivo de cada conjunto municipal de acordo com o modo de produção escravista. Se a Assembleia Provincial Legislativa, em tempos de Diretoria, aparentemente priorizava os debates por ordem de sessão, logo iniciando o clímax das discussões em torno da produção cafeeira, com a Administração, essa prioridade ainda mantém a referência do Sul para o Norte, mas separa o litoral do interior.

Essa nova configuração também valoriza determinados municípios que outrora estavam submetidos a outros que, possivelmente, atrapalhando relações locais. Como a tabela acima não conseguiu dar conta das sessões da Diretoria que tiveram municípios criados após seu fim, a citação seguinte expõe a melhor organização dos distritos e os respectivos municípios:

A Província está dividida em 7 distritos de obras públicas segundo a deliberação do 1º de julho de 1847, alterada pelas de 17 de novembro do mesmo ano e 8 de janeiro do corrente: o 1º compreende os municípios de Parati, Angra dos Reis, Mangaratiba e S. João do Príncipe; o 2º os de Resende, Barra Mansa, Pirai e Itaguaí; o 3º os de Valença, Vassouras e Iguaçu; o 4º os de Niterói, Maricá, Itaboraí (menos arraial do Porto de

Caxias); Rio Bonito, Capivari, Saquarema e Cabo-Frio; o 5º os de Barra de S. João, Macaé, Campos e S. João da Barra; o 6º os de Cantagalo, Nova Friburgo, Santo Antonio de Sá, e o arraial do Porto de Caxias; e o 7º os de Estrela, Magé e Paraíba do Sul (RPP, 1848, p.p. 22-23).

Assim, a 1ª sessão transforma seu monopólio em oligopólio da produção cafeeira. Especializando o litoral em um distrito diferente do Vale e dividindo o mesmo em duas partes, sendo uma compreendida entre Resende e Piraí e, a outra, entre Valença, Vassouras e Iguazu, aquele problema administrativo se soluciona e esses municípios ficam melhor integrados. Por outro lado, a criação do 1º distrito, do 4º e do 5º fortalecem uma visão espacial mais ampla e proporcional sobre a província do Rio de Janeiro, favorecendo o litoral do centro-Norte e enfatizando melhor os seus portos, onde o 4º distrito, pela quantidade de municípios que abrange, torna-se o maior de toda a província, acompanhando o forte crescimento infra estrutural que se desenvolve dentro do recorte cronológico.

Nos próximos tópicos serão abordados de forma mais detalhada algumas das construções realizadas entre as sessões e distritos provinciais, enfocando na divisão geográfica entre centro-Sul e centro-Norte. É preciso ressaltar que essa divisão binária foi estabelecida de forma pragmática para a análise, não tendo o intuito de excluir qualquer peculiaridade que existe em cada município, ou região dentro da província.

2.1: Análises sobre as estradas no centro-Sul:

Diferentemente do *layout* existente na área norte, onde as estradas mantiveram por um longo tempo a conexão direta de Campos e Nova Friburgo com o Município Neutro, buscando seu traçado nas freguesias e propriedades que estavam no caminho; a área sul possuía, além das velhas conexões, novas vias que ligavam o Vale com o Município Neutro e outros mais que conectavam áreas portos, como no caso Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati, às estradas principais como o da Pedra, do Airo e do João Oliveira, que cortavam os sertões conectando as estradas que seguiam o curso do litoral e do Paraíba.

O ponto inicial para tal desenvolvimento esteve, como já foi dito acima, na construção da economia cafeeira.

O café desta Província, cuja concorrência no mercado estrangeiro era no ano de 1810 apenas sensível, forma hoje o seu principal ramo de exportação, a qual presentemente excede a muito mais de dois milhões e trezentos mil arrobas quase todas de primeira qualidade. Sertões, outrora incultos, ermos e cobertos de matas virgens, acham-se hoje em grande parte rodeados, povoados e cobertos de estabelecimentos rurais, que daqui a alguns anos poderão talvez dobrar ou triplicar a nossa exportação e atual riqueza (RPP, 1838, p.p. 43 – 44).

Porém, levando-se em consideração o desenvolvimento das estradas com a participação dos arrematantes, que incluíam na construção da província a classe de proprietários como um todo, sabemos que os cafeicultores compunham apenas uma fração, ou um conjunto de frações, que disputavam a classe senhorial. Sabemos, também, que a própria classe esteve diversificada em ramos econômicos que se integravam à produção do café, consolidando a economia cafeeira, mas que não deixavam de atuar em outros setores.

Para os conservadores, o que deveria ser desenvolvido era a *indústria agrícola* e o *comércio*, onde o café é a chave mestra para o desenvolvimento de uma produção agrário-exportadora específica, ligada diretamente ao mercado global, como analisaremos em breve. Essa referência está ligada diretamente com as forças externas, que pressionam parte da organização do modo de produção.

Se a marcha da nossa indústria, até ao presente abandonada a si mesma e rodeada de obstáculos; se os nossos produtos quase tais quais saem das mãos da natureza, apresentam, apesar de tudo, tão importante e maravilhoso resultado; como não subirá ele de ponto, sendo a mesma indústria conveniente e fortemente auxiliada! Infelizmente, ainda não chegamos àquele ponto em que a Administração possa abandonar unicamente ao espírito de empresa e à atividade dos particulares os melhoramentos materiais da Província (RPP, 1838, p. 44).

As forças internas, como podemos ver, estão organizadas em criar um modelo de produtividade agrícola, em que o poder governamental consiga auxiliar na construção de um Estado pautado na exploração da terra e na extração máxima de seus recursos. É aqui que observamos a estratégia de trazer colonos para os *sertões* fluminenses como forma de ocupação desses espaços, por exemplo.

É preciso analisar que esses *sertões* nada mais são do que amplos locais não cultivados na província. Como a penúltima citação nos mostra, antes de serem espaços vazios, são áreas de matas virgens, ou pouco produtivas, que devem sentir o peso da *civilização* com a expansão da fronteira agrícola.

Se fizermos nova comparação geral entre os Mapas I e II, saberemos que os *sertões* variaram em diversos espaços da província. De início, o núcleo comercial fluminense estava diretamente ligado ao Caminho Novo e seus ramais, tendo como o núcleo produtivo de abastecimento e açúcar o centro-Norte e o Recôncavo da Guanabara.

Dessa forma, as terras da fazenda de Santa Cruz, que já vimos aqui que foram terras, em grande parte, tidas como proibidas, corresponderam ao ponto de estabelecimento dos fluxos migratórios do centro-Sul mineiro e oeste paulista, compondo grandes terras improdutivas,

contrastando com seus conterrâneos do centro-Norte. Com a formação do Vale do Paraíba e o estabelecimento de novos grupos proprietários, o jogo se inverte e, a partir da visão de mundo conservadora, formulada pelo núcleo saquarema, o termo *sertão* é transposto para o centro-Norte, justificando a disputa produtiva do que seria o modo de produção cafeeiro, moderno e global, contra o modo de produção açucareiro, sem produção econômica em gigantesca escala, logo sem aproveitamento total de suas terras.

O centro-Sul fluminense, entre os anos de 1837 e 1844, foi dividido entre as 1ª e 2ª sessões da Diretoria de Obras Públicas sendo reorganizado entre o 1º e o 3º distritos da Administração de Obras públicas, após 1844. Segundo os mapas e alguns relatórios, a organização em sessões foi reformulada algumas vezes, principalmente sobre a permanência de Niterói, Iguaçu, Valença e Vassouras à 1ª sessão.

Ao fim da Diretoria, com a divisão em distritos, a exclusividade das pautas das obras da produção cafeeira atinge um patamar de especialização. É possível compreender que, enquanto que o 2º e 3º distritos compreendem os setores de produção cafeeira e importação mineira, através dos municípios de Resende, Barra Mansa, Pirai, Vassouras e Valença, possui disponível para si o porto de Iguaçu e demais outros que pertencem ao complexo de rios ali presentes, que são terminais de estradas tais como a dos Fazendeiros, Rodeio, Comércio, Polícia, Santa Cruz e Mato Grosso.

A mesma lógica se aplica ao 1º distrito, composto pelos municípios de Angra dos Reis, Mangaratiba, Parati e São João do Príncipe. Esses municípios, já abordados aqui através das análises dos sacos de Mangaratiba e Jerumerim, compõem uma parte específica do que era a 1ª sessão, pois além de reproduzirem a produção cafeeira, como todos os outros, tinha em seu diferencial portos que serviam de escoamento tanto de sua própria produção, quanto da que vinha de São Paulo.

Parati, por exemplo, é fornecida por duas estradas vindas diretamente de São Paulo, chamadas de Estrada Geral de São Paulo, somada à estrada vinda de Mambucaba que é reflexo das estradas de Mambucaba, Airo, Pedra, Japuiba e Serra d'ouro, a qual é uma sessão da linha que interliga Barra Mansa à Angra dos Reis, passando pela freguesia de Rio Claro e pelo município de Capivari. O município de Parati compõe ponto de comércio e transporte do café paulista de suma importância, já sendo um entreposto comercial desde o século XVIII.

A riqueza do local se apresenta com a existência de duas estradas que compõem a Estrada Geral de São Paulo, que circundam o rio Bananal, sendo a debaixo intitulada Estrada Velha de

Parati, enquanto que a de cima, Estrada Nova de Parati. Diante da queda do rendimento municipal, oriunda dos novos caminhos que foram abertos conforme a formação do Vale do Paraíba, Parati não teria sua estrada velha eliminada, mas sim complementada pela estrada nova, somando forças para a elevação do município.

(...) é fora de dúvida que sem o completo melhoramento daquela das duas estradas reconhecida a mais conveniente (pelos moradores da vila de Parati), não pode a vila de Parati prosperar e talvez subsistir. É para lastimar que esse interessante porto e povoação, uma das mais populosas e mais belas da província, seja aquela cuja navegação e exportação é menos avultada (...). Por quanto poderia esse porto ser o empório de todos os produtos não somente do município a que pertence, como também, e com muita vantagem sua, dos distritos das vilas de S. Luiz, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Cunha, Taubaté e Lorena, da província de S. Paulo (Parênteses meus) (RPP, 1840, p. 28).

Dessa forma, o 1º distrito não está apenas focado na questão da produção cafeeira, que se aprimora com a criação do município de Rio Claro, em 1849; como forma sua riqueza servindo de polo exportador aos municípios paulistas e os próximos da Serra da Bocaina, tais como Resende, São João do Príncipe e Barra Mansa. Somando os portos ali existentes com os de Iguaçu e os do Município da Corte, o 1º distrito completa a totalidade do acesso marítimo do modo de produção cafeeiro, servindo-o de comércio litorâneo e cabotagem, em paralelo com as estradas que ligam diretamente os núcleos cafeeiros simultaneamente a estes mesmos portos e ao Município da Corte.

Essa divisão garantiu maior concentração de verba para o melhoramento dessas estradas e de outras que viriam a ser construídas com o intuito de atravessarem ao Vale até o Município da Corte, como é o caso da estrada do Presidente. Também intitulada de Estrada Normal, essa obra foi tão complexa que se assemelha a suas conterrâneas Polícia, Comércio e Estrela.

Sua construção foi aprovada em assembleia no ano de 1842 e iniciou-se em 1º de julho de 1843, tendo sua construção ainda em melhoramentos no ano de 1855. O projeto dessa estrada esteve voltado para agilizar o escoamento produtivo entre o Vale mineiro e o fluminense, cortando o centro-Sul em uma diagonal bem inclinada, quase cortando-o ao meio.

Sua construção segue o fluxo de busca ao limite entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, uma vez que o início de sua construção se deu em um ramal da parte da Estrada de Itaguaí entre a Serra de Itaguaí e a própria vila de Itaguaí e, a partir daí, buscaria sua rota até a chegada da Serra do Picú através das vilas de Itaguaí, Piraí, Barra Mansa e Resende, incluindo no trajeto as freguesias do Arrozal e Campo Belo. O fluxo segue a lógica de organização de grandes cafeeiros ali presentes, sendo liderados pela família Breves.

Os Cidadãos Manoel José de Barros Vianna e o Comendador José de Souza Breves com o Chefe da 1ª Sessão, formam a Comissão encarregada pelo Governo da abertura desta importante Estrada, sendo o primeiro Presidente, e o segundo Tesoureiro (...) (RDOP, 1844, p. 6).

José de Souza Breves também foi tesoureiro das sessões entre Barra Mansa e Resende e da mesma até a Serra do Picú, dessa vez trabalhando em conjunto com Antonio da Rocha Miranda, que presidia as duas sessões, Fabianno Pereira Barreto, da primeira mencionada, o Comendador Antonio Pereira Leite e Francisco Theodoro da Silva, como presidentes da segunda sessão mencionada. A principal característica dessa estrada está no aproveitamento de outras existentes, apropriando suas partes e compondo uma nova rota.

Obviamente que ao apropriar determinados caminhos e estradas, a Presidente não anula as pré-existentes, mas as coloca em um plano de subordinação, onde tornam-se conexões dos fluxos comerciais para a mesma. Uma pequena estrada que nos pode servir de exemplo é a que conecta a vila de Piraí com a freguesia do Arrozal, projetada em 1840 e, dentro de um ano, já se encontrava concluída.

Essa pequena estrada, feita inicialmente por administração e depois colocada sua conservação em arrematação, serviu para traçar o caminho de Piraí até a vila de Barra Mansa, uma vez que o relatório presidencial de 1855 alerta para a necessidade de uma ponte em Ribeirão das Lages que facilitasse o fluxo de mercadorias da parte da Estrada do Presidente compreendida entre o mesmo rio e a freguesia do Arrozal (RPP, 1855, p. 18).

Além disso, a pequena estrada pode ter sido escolhida não apenas como forma de encurtar a duração e o custo da obra, já que “(...) pela grande extensão a percorrer, (...) embarçaria que esta Estrada pudesse ser levada a efeito tão depressa quanto fosse possível (...)” (RDOP, 1844, p. 7), mas também pelas conexões que apresenta ao longo do Vale do Paraíba.

As incontestáveis vantagens da abertura dessa estrada podem assim capitular-se: 1º. Atalha uma légua do caminho existente, e evita as subidas e descidas dos morros, que se tem. 2º. Faculta aos lavradores do rico distrito do Arrozal o poderem exportar os seus gêneros pela estrada dos Fazendeiros (...). 3º. Abastece a vila do Piraí, e contribui muito para o seu desenvolvimento, fazendo passar por ela as tropas de Minas. 4º. Por ela acudirão com maior prontidão e facilidade os habitantes do Arrozal a exercer na vila atos públicos, a que a lei os chama (RPP, 1840, p. 36).

A 2ª sessão, que corresponde ao 3º e 7º distritos, por sua vez, é marcada pela velha estruturação de estradas mais desenvolvidas desde o século XVIII. Composta pelas estradas do Comércio, Polícia, Rodeio e o complexo de estradas intitulado Estrada da Estrela, são marcados por caminhos que descendem daqueles antigos auríferos e abastecedores mineiros do setecentos

e, ao mesmo tempo, as iniciativas joaninas de acomodação dos proprietários vindos do centro-Sul de Minas Gerais.

A construção das estradas novas vai acompanhando o processo de crescimento portuário que existe nos rios de serra acima, buscando interligar ramais entre as quatro principais acima mencionadas. Conforme esses pequenos portos fluviais vão se desenvolvendo, diversas conexões oriundas do Sul e Norte fluminenses vão transitando para a área central da província, garantindo seu fortalecimento.

Compreender a função dessa área da província é essencial para entendermos o processo de construção da ação saquarema. Já vimos que ela corresponde à porta de entrada do crescimento da capitania do Rio de Janeiro e, posteriormente, província. Dessa forma, a presença dessa sessão está compreendida no laboratório das obras públicas provinciais, tendo o conjunto de estradas que compõem Estrela – Estrada Nova, Estrada Velha e Caminho pelo Mar de Espanha – um verdadeiro complexo infra estrutural.

Tanto em Estrela, quanto em Comércio, Rodeio e Polícia, podemos encontrar constantes reformas sobre seus traçados, buscando criar novas rotas, desenvolver novos ramais, invalidar partes de grandes declives para aplicar técnicas de nivelamento que permitem o contorno dos morros e a aplicação de pavimentação em diferentes técnicas para a melhor rodagem. Além disso, o 7º distrito corresponde às terras de sertão dentro da visão saquarema, logo, em constante busca por ocupação e desenvolvimento.

Seus engenheiros são colocados nas matas, fazendo exploração do terreno e marcações para a efetuação das estradas, necessitando de acampamento de caráter militar para o local. Ao mesmo tempo, o governo imperial busca ocupar as terras das sessões ao sentido Norte com colônias, começando do centro da província, em especial o município de Magé, fundando a chamada Petrópolis, em 1846.

Essa área central da província, já não sendo necessariamente referente ao centro-Sul, é irrigado por este complexo de forma intensa, tendo as estradas de Estrela voltadas para a principal referencia econômica provincial do Rio de Janeiro, logo como ponto de maior concentração de capital investido para essas estradas se tornarem modelos tecnológicos e técnicos. Dentro da fala da presidência, em 1840, é possível analisar que as obras que compõem a Estrela estão sendo colocadas como as mais aptas a receberem os investimentos, não à toa seus rendimentos de barreira que a colocaram em segundo lugar em nosso ranking, a ponto de ser local de quase exclusividade do poder provincial, não havendo muito espaço para

arrematantes devido às dificuldades locais e, principalmente, pelo risco de as obras não possuírem a qualidade adequada para suas funções.

Da duração, porque admite o gosto total de seu material, antes de requerer uma reconstrução e porque o seu reparo é imediato, e não depende da concorrência de muitos indivíduos. Como, porque apresenta uma superfície plana e unida, capaz de receber a pressão dos pés dos animais sem prejuízo da sua solidez, sendo menos escorregadiço, sem ser menos solido. Econômico, porque não rejeita, antes aproveita, toda a qualidade de material tirado das cavas, que necessariamente se tem de fazer, e porque a braça corrente de da estrada de 25 a 30 palmos de largura, excetuados os paredões, não exceder o custo de 10\$000 (RPP, 1840, p. 41).

Sendo espaço de entrada de cerca de 150 mil animais, com cem mil pertencentes à Minas Gerais (Idem, *Ibidem*), Estrela é “(...) inquestionavelmente (...) a mais importante da 2ª sessão, quanto a esta província, e talvez a mais de todas para a de Minas Gerais” (Idem, *ibidem*, p. 41). A construção feita pelos cofres provinciais do complexo trouxe para a fala da presidência a necessidade de se incorporar essas estradas a seu comando.

A Estrada Velha da Estrela, ou Estrada Normal da Estrela, diretamente descendente do Caminho Novo, é tida como estrada geral, ou seja, estrada interprovincial que deve ser investida pelos cofres imperiais e não provinciais. Entretanto, devido ao vasto e quase interminável investimento conservador na parte fluminense da estrada, Paulino já afirma a necessidade de tornar esse complexo algo muito mais provincial do que geral.

Se não foram essas poderosas razões (rebeliões regenciais que indispôs o império de bancar a obra) não seria e agora de parecer de que, à custa dos cofres provinciais se empreendesse a construção da estrada em questão, por quanto, redundando, principalmente as suas vantagens em proveito da província de Minas, devêra ser construída por conta dos cofres gerais. Mas se esta (província) do Rio de Janeiro se tem imposto o dever de repará-la, parece conseqüente que toma a si também um melhoramento normal, completo e duradouro, que inútil é esperar da administração geral do estado. E isto com tanto mais razão porque já nessa estrada existem obras permanentes e normais feitas à custa dos cofres provinciais (RPP, 1840, p. 42).

De extrema importância seria o estudo sobre a parte mineira da Estrada Normal da Estrela. Segundo a lógica do presidente, a província de Minas deixou essa importante via em más condições, ou em situação nada comparável com as obras feitas na província do Rio de Janeiro, que ligou esse complexo diretamente com três portos diferentes, sendo um espaço de Estrela, o outro sendo o Mar de Espanha e o outro o Porto Novo do Cunha; ainda atingindo indiretamente outros tais como o de Iguazu, Sumidouro e Porto Velho do Cunha.

Em suma, todo esse somatório de fatores nos mostram que o complexo de estradas da Estrela, enquanto coração do desenvolvimento da economia cafeeira, também é o principal laboratório de execução de obras públicas existente no Rio de Janeiro. A intensa continuidade de obras dentro do recorte cronológico, colocando as reformas desse complexo como algo

infinito, o uso pioneiro da mão de obra imigrante europeia em algumas sessões (RPP, 1840, p. 47) e o emprego de técnicas de pavimentação, tais como o sistema Mac-Adam²³, tornam o complexo de Estrela o principal reduto de experimentação da administração saquarema sobre a realização das obras, espalhando-se dali para o centro-Sul e centro-Norte.

Aplica-se essa ideia, também, às estradas do Comércio, Rodeio e Polícia. Ambas estão presentes na parte final do Vale do Paraíba, conectando o Sul fluminense com o seu centro e sendo um dos principais redutos políticos do Vale. Os municípios que as complementam, sendo Valença, Vassouras e parcialmente Paraíba do Sul, se colocam como municípios plantadores de café e organizadores do processo hegemônico saquarema, com núcleo em Vassouras, mas que possuem suas projeções muito mais acopladas à lógica de escoar café mineiro, que é atribuída à formação econômica do centro, o que já destacava esses municípios economicamente, conforme pudemos observar na tabela referente ao ranking de acúmulo tributário das barreiras.

Tradicionalmente conhecida como a estrada das boiadas, a estrada da Polícia, assim como sua congênere, a estrada do Comércio, constituíram-se em agentes eficazes de povoamento, valorização da terra, concentração da mesma e irradiação da economia cafeeira a ponto de, posteriormente, serem identificadas como estradas de café. Nem por isso elas deixaram de servir ao fim para o qual foram criadas, o de regularizar o fluxo de mercadorias destinadas do Sul de Minas para o abastecimento do Rio de Janeiro (LENHARO, 1992, p. 50).

O historiador trabalha, com muita precisão, na ideia de que essas estradas, em especial Polícia e Comércio, estão amplamente vinculadas com a base econômica desenvolvida no Rio de Janeiro que é o comércio por meio de circulação de mercadorias. Sob essa perspectiva conseguimos abranger não apenas o café, como também o açúcar, o tabaco, o algodão e gêneros alimentícios, como carnes, cachaça, tecidos dentro outros, tudo isso gerando pressão social para abertura de mais caminhos para se atingir maiores demandas espalhadas pelos povoados fluminenses.

Havendo mercado, havia produção que crescia correspondentemente à sua dilatação. E pelo que se pode observar até aqui, a produção de gêneros de primeira necessidade pressionava, em busca de escoamento, a abertura de novas vias de comunicação, norteando os projetos político-administrativos do príncipe regente.

Nessa ótica fica mais fácil entender a rapidez com que os dois projetos simultâneos de abertura das estradas do Comércio e da Polícia foram levantados. Da mesma forma, ganha especial significação o esforço dos proprietários do Sul de Minas para construir a estrada do Picu, fazendo as vezes administrativas do Estado (Idem, *ibidem*, p. 69).

²³ Sobre o sistema de pavimentação Mac-Adam, visitar <http://www.fhwa.dot.gov/rakeman/1823.htm>, site fornecido pela U.S. Departamento of Transportation Federal Highway Administration.

A Estrada do Comércio, em particular, passa por um processo de reforma significativo de tal maneira que a presidência provincial chegou a pensar, em inícios da década de 1850, em questionar a respeito da múltipla função dos engenheiros enquanto chefes de distritos. A experiência que Conrado Jacob de Niemeyer trouxe como arrematante para a maior parte da Estrada do Comércio provavelmente deve ter aberto as portas para as reflexões dos conservadores a respeito da boa utilidade desses homens enquanto exercício de suas funções de engenheiros, porém no campo civil.

Se a nossa organização administrativa desse ao governo outros agentes responsáveis, a quem cometesse as obrigações a cargo dos chefes de distrito, e que não pertencem à profissão dos engenheiros, poder-se-ia, separadas as atribuições, diminuir-lhes o número, pagar melhor, e ser mais exigente, a fim de evitar o mal tantas vezes sentido de começarem-se obras importantes sem estudos completos, e com orçamentos mal baseados (RPP, 1854, p.p. 21-22).

O objetivo dessa lógica estava em especializar o trabalho dos engenheiros e abri-los para a sociedade de forma a estarem presentes em maior número de obras enquanto arrematantes, uma vez que seriam os únicos capazes de fazerem obras maiores, com menor custo e muito mais qualidade, justamente por fazer-lhes parte do ofício. No caso da Estrada do Comércio, Niemeyer conseguiu vencer os inúmeros rios e ribanceiras, tendo como sua principal vitória a contenção da Serra do Tinguá, que obrigava a Comércio a realizar muitas curvas que fugissem das partes mais íngremes e de maiores deslizamentos de suas encostas.

Sobre a estrada do Rodeio, seus principais pontos presentes na barreira de mesmo nome e na Ponte do Desengano, na margem Oeste do Paraíba proporcionaram a esta estrada uma capacidade de inserção e penetração entre seus distritos vizinhos. Rodeio passou a ter um ramal ligado ao rio Pavuna, junto de sua antiga extensão até a Baía de Guanabara.

Além disso, mesclava-se com diversas estradas que saíam do norte de Valença até o Recôncavo da Guanabara, tendo alguns de seus trechos confundidos com os nomes de outras estradas, tais como a dos Fazendeiros e a do Mato Grosso, tendo, mais tarde, outro ramal com a Estrada do Presidente Pedreira, antigo Caminho do Simão-Antônio, que da Bocaina dos Mendes segue o rio dos Macacos até encontrá-la.

Obviamente que a infraestrutura do centro-Sul não se resume apenas a estas estradas apresentadas aqui. Ao longo de todo esse capítulo, diversas vias da província como um todo e seus respectivos municípios foram expostos como estudos de caso que nos esclarecem de uma forma mais ilustrativa os fluxos de mercadorias que desciam do centro-Sul de Minas Gerais e do Oeste paulista integrados.

Todavia, é preciso manter atenção para diversas outras estradas dessa região que forma sendo construídas em grandes quantidades, atendendo a interesses de cunho local, mas unificadas para o desenvolvimento da economia cafeeira. Constantemente picadas e atalhos foram criados ao longo do recorte cronológico, originando novas estradas ou criando novos ramais de interligação ou, até mesmo, desenvolvendo novas direções que facilitem o escoamento produtivo e a circulação de mercadorias.

Por fim, também é preciso atender que a região central da província, por sua vez, corresponde ao local de nacionalização da economia cafeeira, uma vez que corresponde ao local de concentração das grandes estradas que conectam diretamente as províncias de Rio de Janeiro e Minas Gerais e, até mesmo, segundo PENHA, do Rio de Janeiro, a partir do porto de Estrela, até Vila Bela, na província de Goiás (PENHA, 2012, p. 50). Poderíamos concluir, inclusive, que a própria região central da província, antiga e rica, poderia ser tratada de forma separada do Sul e do Norte, focando seu posicionamento como local de engrandecimento da organização saquarema e, a partir daí polo de modernização das relações de produção.

2.2. Análises sobre as estradas do centro-Norte:

Essa região possui grandes extensões que foram preenchidas de forma gradual ao longo da década de 1840, com exceção de sua área litorânea. Ali, os 4º e 5º distritos compõem complexidade urbana e de caminhos maior do que a do 1º distrito em sentido de ocupação litorânea.

As estradas que circundam o Oceano Atlântico, desde São João da Barra, na verdade compreendem um complexo de estradas menores, integradas em caminhos, que traçam uma linha continua ao litoral para onde sobem outras estradas e caminhos que suprem as propriedades do interior dos municípios de Macaé, Campos, Nova Friburgo, Itaboraí, Santo Antônio de Sá, Magé e Cantagalo. As obras nessa região estão concentradas na parte Norte do 6º Distrito, parte da antiga 3ª sessão, onde se localizam Magé, Cantagalo e Nova Friburgo, assim como parte do complexo de Estrela, a partir da estrada nova.

Essa área fluminense abrangia as sessões 3ª e 4ª, sendo a primeira dividida entre o 6º e 4º distritos, enquanto que a última retém parte o 4º distrito, com Cabo Frio, e o 5º distrito. A região litorânea que compreende o conjunto de núcleos comerciais e produtores de engenho do Norte

fluminense está compreendido pelos 4º e 5º distritos, sendo o 6º, compreendido por Cantagalo e Nova Friburgo, áreas de ocupação tardia.

Sobre suas obras, o governo conservador se focou em investimentos voltados para as vilas de Cantagalo, Nova Friburgo, Magé, Itaboraí, Campos e os caminhos destinados Niterói e Macaé, ocupando-se em estabelecer largas e compridas vias que interligassem os portos do rio Paraíba, principalmente os do Mar de Espanha, Porto Novo e Velho do Cunha, com as áreas produtivas no centro dessa região e delas com os portos litorâneos, em especial Barra de São João, barra do rio Macaé, Porto das Caixas, em Itaboraí; Porto de Sapucaia e Niterói.

Essas compridas estradas em nada se assemelham às construídas no centro-Sul da província, uma vez que percorrem um relevo mais acidental e com uma distribuição populacional de forma diferenciada. Sua conexão econômica está voltada tanto para a vinda dos gêneros mineiros, quanto dos próprios engenhos e outras propriedades que de porte menor que as do centro-Sul, voltados para a economia de abastecimento, estão distribuídas em variado grau de distanciamento pelas terras do centro-Norte.

Sendo áreas consideradas como sertões, dentro da lógica conservadora, essas terras também foram alvo de investimentos por parte dos saquaremas para desenvolver os meios de comunicação e comércio. Porém, devido às diferenças geográficas, produtivas e populacionais, as estratégias utilizadas para a construção dessa parte da província também se distinguiram.

Não é sempre possível, em sertões cobertos de matos virgens, que encobre o aspecto e acidentes do terreno, conhecer pelas primeiras explorações, por mais escrupulosas que sejam, qual a melhor direção que convenha dar a uma estrada.

Os terrenos colaterais à da serra da Estrela, por mais povoados, explorados e conhecidos, estão por certo em mui diverso caso, dos ainda desertos sertões que medeiam Cantagalo e Macaé (RPP, 1840, p. 51).

O povoamento do centro-Norte estava, em sua maioria, concentrado no litoral e na margem do Paraíba entre São Fidelis e São João da Barra, delimitado pelas dificuldades que existiam com a presença de serras de difícil acesso, mantinham-se concentrados em torno das lagoas e dos ribeirões que os colocavam diretamente ao mar. Nessas condições, prezavam mais pelo investimento em comércio de cabotagem e fluvial do que a própria construção de estradas.

Os principais portos do norte fluminense eram Cabo Frio, Macaé e Rio das Ostras. O comércio com o primeiro, mais próximo, se fazia principalmente com lanchas. Mais ao norte, os dois últimos só eram acessíveis a barcos e, com o distrito de Campos dos Goytacazes o comércio era feito nos portos do rio Paraíba do Sul através de lanchas e sumacas (PENHA, 2012, p. 49).

Todavia, a necessidade cada vez maior de integrar o interior nortista ao seu litoral foi fazendo com que o governo provincial fosse desenvolvendo tentativas de estruturar o centro-Norte com base em um sistema de estradas. O resultado, dentro do recorte cronológico, foi a da projeção mais simplificada com relação ao centro-sul, uma vez que as estradas ao Norte também encontraram dificuldades em suas construções, devido ao rápido deterioramento e às necessidades técnicas de preparo do terreno, o que encarecia o orçamento.

Solucionar a questão de integração entre o interior e o litoral estaria, portanto, a ser levantada dentro das próprias experiências utilizadas pelos conservadores na construção provincial. Não à toa que a estratégia utilizada estava em investir em pontos econômicos e políticos específicos do Norte e, ao mesmo tempo, reaproveitar as estradas que já existiam e que estavam diretamente ligadas com o desenvolvimento do centro da província - em especial a estrada de Magé e o complexo de Estrela - reformando-as e complementando-as com outras novas que pudessem cortar os sertões.

A característica desse reaproveitamento estava na penetração de diversas estradas em um único sentido, compondo um conjunto de vias intercedidas por pontos referenciais, tais como vilas e portos. Como exemplo, temos o complexo de estradas que conectam Campos a Niterói, passando pela costa fluminense, havendo outro que interliga Campos a São Fidelis, daí até Nova Friburgo, depois entre Nova Friburgo à Cantagalo, de Cantagalo até Porto das Caixas e, por fim, deste para Niterói. Dentro da escala apresentada pelo Mapa II, é possível entender que essas cinco estradas compõem uma projeção que nos permite compreender uma linha única, saindo de Niterói até Cantagalo e daí até Campos.

Essa antiga conexão é vista como uma das mais importantes da região centro-Norte, em vista de sua abrangência econômica e ramificação para o centro da província e os municípios costeiros. O traçado gerado por esse complexo, somado com o costeiro, permitiu uma forte e minuciosa rede de caminhos e picadas que conectam as freguesias, rios e distritos que existem entre o rio Paraíba e o litoral.

Apesar das péssimas condições das estradas havia outras artérias como a estrada do Leste que percorria a Praia Grande, Guaxendiba, Iguazu e se dirigia ao Espírito Santo, na qual se empregava, em média, 70 mulas por dia. Suprimentos tais como toucinho, queijo, ouro, pedras preciosas, tecidos de algodão vinham de Minas, Goiás e Mato Grosso. Na Província do Rio de Janeiro (...), dois grandes centros de intercâmbio com a capital - Macacu e Macaé - escoavam suas mercadorias pelo Porto das Caixas e pelo Porto de Estrela, respectivamente (PENHA, 2012, p.p. 50-51).

Dessa forma, a projeção dessa região torna-se interessante, uma vez que essa rede de caminhos e picadas está fortalecida dentro de uma área delimitada por esses dois grandes

conjuntos de vias. Quanto à qualidade desses complexos, a partir de uma análise sobre o conjunto que interliga Campos a Niterói, via Cantagalo, percebemos o seguinte:

A parte da mesma estrada de que até aqui tenho falado, compreendida entre o Maulaz até o Penna, no município de Cantagalo, cuja extensão é de 7140 braças, estava em 1838 intransitável. Para que as tropas pudessem por ela passar, era, como refere o chefe da 3ª sessão, algumas vezes necessário aos tropeiros estender sobre o caminho os couros que cobrem as cargas (RPP, 1840, p. 48).

Além disso:

Como o avultado dispêndio que havia de exigir a desapropriação daquele rego (referente ao rio Macacu), tinha sido uma das principais causas para que se preferisse a construção da ponte, julguei conveniente fazer sustar a sua arrematação, e entender-me com os mencionados proprietário e arrendatário da fazenda de que acima falei (Engenho do Coronel Ferreira). E no caso em que nenhuma indenização exijam pela passagem da estrada pelo rego mencionado providerei a que por ele se faça com a maior brevidade possível, visto que a passagem atual das tropas pelo rio Macacu, causa um considerável prejuízo para os lavradores de Cantagalo, porque, melhorando-se o café, nas águas do rio, perde uma considerável parte do seu valor, ficando reduzido de 1ª sorte a 2ª (Idem, ibidem, p. 49).

Essas citações expõem dois sérios problemas para a construção dessas vias e suas arquiteturas. O primeiro consiste no fato de terem sido feitas, por muito tempo, com base na ação de leigos, ou seja, proprietários que construíram esses caminhos de acordo com suas exigências presentes, não sabendo das técnicas e nem possuindo a formação necessária para a efetuação de obras de longa duração.

O segundo problema está na pressa em se esquematizar um sistema sólido de estradas, que seja capaz de configurar os caminhos por onde “passam os gêneros que vem do interior, e bem assim as boiadas e cavalladas que vem de Minas” (Idem, ibidem, p. 52). Assim sendo, era necessário revitalizar as estradas e, ao mesmo tempo, introduzir o método administrativo para a sua permanência.

Retomando o primeiro problema, a questão da arrematação para leigos coloca os conservadores de mãos atadas, pois as referências para as vias de comunicação estão diretamente dependentes dos proprietários locais e dos pequenos portos que se espalham pelos rios e ribeirões, o que reforça a hipótese de o centro-Norte estar mais próximo das projeções setecentistas, como vimos anteriormente. Essa característica exige projeções de pequenas e precisas escalas, o que mostra as dificuldades dos topógrafos da década de 1840 em conseguirem definir com clareza as referências ali existentes, uma vez que elas se pautam em objetos muito específicos de uma localidade, ou até mesmo de uma propriedade.

Três são os caminhos que conduzem da vila de Nova Friburgo ao rio Grande a saber, o do Banquete, o do Rosário, e o do S. José. Destes é o mais curto e suscetível de tornar-se plano. Não obstante haverem-lhe já sido feitos alguns melhoramentos, é

todavia ainda uma das piores porções da estrada, principalmente entre Antonio Dutra e o rio Grande (...). No ano passado abriu o chefe da 3ª sessão uma picada, a qual começa na distância de 900 braças da casa de Antonio Dutra, e seguindo o rio das Bengalas até sua barra com o rio Grande, acompanhada este último até o Banquete (...) (Idem, *ibidem*, p. 48).

Em nenhum dos mapas utilizados para esta pesquisa foi possível encontrar a propriedade de Antonio Dutra e nem os morros mencionados, com exceção do rio das Bengalas. Se observamos esses três caminhos projetados no Mapa II, próximos à vila de Nova Friburgo, teremos uma ideia mais ilustrativa da complexidade e dependência de fatores locais com que eram projetados os caminhos e estradas do centro-Norte.

Possivelmente, esta situação, na região centro-Sul, teria desenvolvido uma única estrada com ramais diferentes, tornando esses caminhos algo mais objetivo e retilíneo e que interligasse o município de Nova Friburgo com outros pontos mais consistentes. No entanto, a distribuição populacional e, conseqüentemente, dos núcleos produtivos do norte fluminense garantiram que os conservadores utilizassem uma estratégia muito mais voltada para estradas e caminhos que visem atingir todas as direções que podem, do que estabelecer claras estrias de conexão do interior ao litoral e vice-versa.

Campos se vê relativamente isolado desse processo de construção, uma vez que o enfoque do governo provincial está no desenvolvimento do canal que interliga esse município com Macaé, deixando aquele com poucas obras de estradas novas. Dessa maneira, o núcleo do centro-Norte estaria no 6º distrito, que trataria de interligar todos os municípios com múltiplas estradas.

A isto também se aplica a questão do posicionamento que os engenhos atuavam. Se retomarmos o debate do primeiro tópico deste capítulo sobre as concessões do dízimo desse produto, é de se crer que Campos, por exemplo, já apresentava infraestrutura necessária para sua forma de produção, não necessitando de grandes investimentos em vias de comunicação para além das que já existiam.

Hoje que a província acaba de pagar ao engenheiro *Prates* um prêmio de 40 contos de réis pelo melhoramento que introduziu em Campos no fabrico do açúcar, e que deve estender-se a todas as fábricas deste produto; hoje que a província despense uma grossa soma com um canal que tem de facilitar muito os transportes deste gênero dos municípios onde ele mais se fabrica, parece de justiça que os lavradores de cana concorram para o pagamento da dívida e melhoramentos da província, com uma quota igual à aquela com que concorrem os lavradores de café, isto é, 4% cobrados pela meda de rendas no ato da exportação; e tanto mais parece isso justo quanto é certo que os preços do café têm baixado muito, e que a sua quota é a que faz face às maiores despesas da província (RPP, 1847, p.p. 44-45).

Essa citação nos propõe que, para Campos, Macaé e São João da Barra, sua forma de produção não era estagnada ou inferior à forma cafeeira e que suas arrecadações municipais estavam equivalentes ao das barreiras do café. Nem podemos dizer, também, que é uma forma de produção arcaica, uma vez que Campos consegue manter seu alto nível de complexidade urbana, produção de açúcar e gêneros de abastecimento, com desenvolvimento de técnicas.

Também não podemos achar que esse relativo isolamento campista se dava por uma mera questão geográfica ou de negligência por parte dos conservadores, mas sim por um posicionamento político-econômico. Aos interesses de Campos, São João da Barra e Macaé estava a criação de uma rede de canais capazes de acelerar o processo produtivo e de escoamento do açúcar. Suas estradas eram feitas de água...

Quanto a esse ponto, devemos também relativizar a pouca preocupação de Campos com a construção de estradas sistematizadas, como foi feito no centro-Sul. Se lembrarmos que LENHARO (1992) nos afirma que a construção de estradas acompanha, principalmente, a demanda econômica pela circulação de mercadorias em geral e, principalmente, por gêneros de primeira e segunda necessidades, para Campos essas rotas já estavam traçadas, uma vez que as propriedades que demandavam dos serviços de circulação estavam concentradas naquelas estradas que ligavam o município à Niterói pela costa, no Mapa I e pela costa e margem do Paraíba, pelo Mapa II, sendo as terras entre Cantagalo e Macaé tomadas de sertões.

É possível, também, que o presidente de 1847 tenha negligenciado alguma estratégia que fora utilizada para Campos desde 1835, com a diminuição da quota do açúcar. Primeiramente, o fato de Campos ter sido incorporado ao Rio de Janeiro em 1834 pode ser algum indício de articulações políticas para que tal feito fosse realizado. Segundo, se voltarmos a levar em consideração a liderança de Campos sobre o recolhimento municipal, nos deparamos com o seguinte relato:

A renda provincial, baseada especialmente nas contribuições que pagam os produtores agrícolas, crescerá proporcionalmente, podendo no entanto pelo grande aumento do gênero tributável diminuir-se o quantum parcial do imposto (RPP, 1854, p. 6).

Ou seja, se a produção de determinado gênero acompanha seu retorno líquido de forma proporcional a renda provincial, em outras palavras, se o dinheiro que entra com a produção de determinado gênero agrícola estiver equiparado com o que a província deve ganhar, o valor desse tributo deve diminuir conforme for sendo cultivado em maior quantidade por outros proprietários. É possível que, frente à liderança política e econômica da forma produtiva

cafeeira, a produção açucareira deveria sofrer estímulo em sua produtividade e, com isso, os abonos tributários poderiam ter-lhe sido feitos.

Sou levado a fazer estas considerações, por ser de opinião que, esgotados os créditos para as diferentes obras a que são aplicados, não convém que outros se concedam para novas obras, embora urgentes, sem que a província haja amortizado a sua dívida. E que posto que as rendas atuais devam crescer com o progresso da indústria, cumpre ter-se sempre em vista que as necessidades crescem igualmente. Os 4% sobre o açúcar renderão provavelmente de 60 a 80 contos, que podem ser aplicados a prover a muitos melhoramentos mais instantemente reclamados pelos municípios, sobretudo os que dizem respeito a vias de comunicação, à construção e reparo de templos (RPP, 1847, p. 45).

A forma de produção de cunho açucareiro, portanto, desenvolvia sua agroindústria por vias distintas das dos cafeicultores. Com base no protecionismo da quota do açúcar, desenvolviam sua infraestrutura de forma diferenciada, atrelada à sua realidade produtiva.

O principal ponto de destaque desse modelo produtivo referenciado no transporte fluvial e de cabotagem está concentrado no já mencionado Canal Campos – Macaé:

Já a muito os campistas reclamavam uma saída para o mar que superasse as corredeiras e a falta dos ventos adequados para a navegação regular pelo Paraíba até São João da Barra, porto de saída das mercadorias do norte da província, principalmente, com destino ao Rio de Janeiro (PENHA, 2012, p. 47).

Penha enxerga esse canal uma obra de grande fundo orçamentário e capital político organizado, diferenciando-o dos outros canais que já existiam na região centro-Norte e demonstrando todo um jogo político complexo que se instaurou desde sua aprovação orçamentária. Sua construção estaria diretamente ligada à lógica civilizatória saquarema, uma vez que as referências para a construção desse canal estavam diretamente ligadas ao processo de preenchimento do sertão com base em experiências europeias.

Assim como Inglaterra e França, a construção do Império do Brasil, com sede no Rio de Janeiro, também atenderia à necessidade de integração econômica total, com base em uma considerável quantidade de canais. Por isso, o Canal Campos-Macaé também correspondeu a uma construção econômica de forte base ideológica, principalmente por estar pautado na organização política de grupos sociais que passaram a disputar os mercados do Rio de Janeiro.

Outro grupo, ligado ao abastecimento do mercado carioca interessa mais de perto a essa pesquisa. Referimo-nos aos grupos mercantis e de fazendeiros que ocupavam antigas áreas integradas ao mercado interno colonial. Este vira no aumento das demandas do abastecimento da corte a oportunidade de expansão de seus negócios. Após a abdicação de D. Pedro I, alguns políticos interioranos com ligações com tais grupos despontariam no cenário das novas configurações políticas da regência.

E ainda:

A construção do canal Campos – Macaé constituiu o foco de interesse daqueles segmentos e seus benefícios fizeram parte dos discursos de algumas lideranças políticas da província fluminense. A obra foi considerada, à época, entre as mais importantes para a prosperidade do país (...) (Idem, *ibidem*, p. 53).

Em suma, a construção desse canal se assemelha com as políticas de estradas do centro-Sul a partir do momento em que conseguimos compreendê-lo como resultado de um projeto político realizado por grupos sociais organizados. É preciso termos em mente que, a partir do posicionamento de Penha, conseguimos compreender que esses grupos sociais são tão enraizados nos assuntos provinciais e tão posicionados politicamente quanto aqueles que estariam construindo o Vale do Paraíba.

Concluindo, o centro-Norte estaria se desenvolvendo a pleno vapor, concomitantemente com o sul provincial, fortalecendo as conexões pré-existentes que ligavam todos os seus municípios até Niterói. Somente com a construção e desenvolvimento de Cantagalo, Nova Friburgo e São Fidelis é que foi possível haver uma transição de uma forma de produção à outra, uma vez que a entrada do café para o centro-Norte por via desses três municípios acarretou, também, no avanço das estratégias de infraestrutura e modernização específicas do pensamento saquarema.

3. A construção da obra-prima: a Estrada de Ferro D. Pedro II como consequência de uma política conservadora hegemônica nas obras públicas:

Um dos maiores problemas no estudo de Brasil Império se encontra na definição de seu sistema político – econômico. Existem entre os historiadores diversos debates e até mesmo conflitos teóricos no que tange ao que seria esse império latino – americano criado e morto no próprio século XIX.

Basicamente, o debate historiográfico está dividido entre aqueles que buscam provar uma continuidade das estruturas de governo lusitanas no Império do Brasil, afirmando principalmente a homogeneidade nas relações escravistas entre colônia e império, assim como aqueles que buscam compreendê-lo como um processo histórico imerso em seu próprio tempo. Nestes últimos, também existem aqueles que buscam entender esse momento histórico como algo tão exclusivo, que analisam o império como um processo fechado e com fim em si mesmo, desconectando o Brasil do resto do mundo, ou fazendo análises comparativas apenas com os países hispano-americanos em seus períodos de independência.

Por outro lado, existem outras vertentes que se propõem a observar esse período dentro de suas peculiaridades de seu próprio tempo e relações, mas imerso em uma perspectiva totalizante com o resto do mundo, principalmente o Ocidental. É dentro desta perspectiva que esta pesquisa está sendo realizada, baseando-se no pensamento formulado por Dale Tomich, denominado *Segunda Escravidão*.

Utilizar esta linha teórico-metodológica nos ajuda a compreender a participação do Império do Brasil na composição do capitalismo no mundo, abrindo precedentes de pesquisa que visam avaliar as ações socioeconômicas e políticas empregadas pela classe senhorial dentro de seu processo hegemônico. Nesse ínterim, conseguimos nos deparar com uma série de pesquisas que buscam compreender a organização do espaço produtivo no Vale do Paraíba, a composição técnica das fazendas, a entrada do pensamento liberal, assim como a organização de classe, a ampliação do Estado, a complexificação da sociedade civil e, é claro, a reorganização das relações de trabalho escravo.

Dessa forma, os estudos sobre a *Segunda Escravidão* nos colocam em um leque de análises, onde optei por fazer o resgate do conceito de *modo de produção*, já visto nesse capítulo, mas que também nos obriga a trazer um novo olhar para o processo de revolução industrial europeu e o papel que os Estados americanos tinham nesse contexto:

Trabalhar com o conceito de *Segunda Escravidão* é levar em consideração a função econômica escravista americana de acordo com o desenvolvimento do capitalismo ocidental e como ele se desenvolveu ao longo do século XIX. Como diria Edward Baptist, a 'Primeira Escravidão produziu bens de luxo como açúcar e tabaco para o consumo das elites (...). A Segunda Escravidão produziu mercadorias-chave (...) para os florescentes mercados industriais (...)'. Essas 'mercadorias-chave' estariam concentradas na produção do café, no Brasil, açúcar, em Cuba e algodão, nos EUA (MARASCHIN, 2014, p. 2).

Na verdade, esses três locais encontraram seu lugar global justamente por construírem uma economia fundamentadamente liberal sobre a base escravista. Aqueles grandes proprietários, descendentes das frações aristocráticas coloniais, foram verdadeiros intelectuais que modernizaram seus países a partir da exploração do trabalho escravo.

O próprio crescimento do café brasileiro no mercado mundial estaria diretamente atrelado à queda da exportação açucareira nesse país e, ao mesmo tempo, o aprimoramento tecnológico do açúcar cubano. Essa relação teria link direto com o crescimento do mercado mundial em torno dos produtos tropicais geograficamente estabelecidos ao longo das três Américas.

Sendo assim,

A crescente subordinação do açúcar ao café *dentro* do Império Brasil não pode ser abordada como usualmente se faz, isto é, mirando-se apenas a constelação de forças econômicas, sociais e políticas 'internas' ao espaço do Estado nacional brasileiro; pelo contrário, ela exige que miremos a constelação de forças do capitalismo global. Esse é, certamente, um dos pontos em que se revela a grande potencialidade heurística da categoria segunda escravidão para explicar as trajetórias específicas dos distintos complexos histórico-geográficos brasileiros e, portanto, as origens de nossas desigualdades regionais (grifo dos autores) (SALLES; MARQUESE, 2013, p. 111).

A subordinação do açúcar ao café não seria apenas resultado de uma mobilização interna da população escrava para as lavouras de café devido a 1850, como também estaria ocorrendo em paralelo ao protecionismo norte-americano sobre a força de trabalho escrava cubana, em prejuízo do intervencionismo abolicionista inglês sobre o comércio transatlântico. Dessa forma, a produção açucareira cubana estaria a salvo de crises internas proporcionadas por medidas abolicionistas e fecharia um círculo, mantendo o açúcar no mercado global enquanto o Brasil avança com o café.

Se na *Primeira Escravidão* era possível entender a escravidão no Novo Mundo como forças produtivas integradas à produção de mercadorias com o objetivo de complementar a economia metropolitana, de base política absolutista e feudal, a *Segunda Escravidão* propõe rompimentos. Com a expansão do liberalismo em suas mais diversas formas, a escravidão foi se tornando um empreendimento cada vez mais lucrativo e gerador dos grupos dominantes locais que, a partir da realidade política brasileira, foram construindo projetos de cunho nacional.

Dessa forma, a figura do escravo enquanto produtor de *commodity* expandiu seus horizontes sendo tão lucrativo comercializá-lo quanto colocá-lo como força produtiva na lavoura exportadora. Além disso, o surto industrial vinculado à reprodução do livre mercado vem exigindo das potências europeias a participação cada vez mais direta das colônias ou ex-colônias europeias quanto à construção de mercados consumidores mais ávidos em busca de suas manufaturas.

Concomitantemente a isso, aqueles colonos responsáveis pelo consumo da produção europeia possuem posicionamento privilegiado em uma sociedade escravocrata. Levando em consideração a estruturação social de base escravista, aqueles indivíduos ocupam outra função econômica além do consumo: também são os proprietários de terras e escravos produtores de mercadorias necessárias para o desenvolvimento das potências industriais a pleno vapor no mercado mundial.

A própria mobilização da população escrava brasileira estaria a par com a mobilização do mercado global, tendo a Inglaterra como protagonista na proibição do tráfico atlântico de escravos e o uso da força para se manter legítima em sua posição. Em outras palavras, os historiadores que compartilham da perspectiva da segunda escravidão buscam explicar as diferenças econômicas regionais, a definição de um sistema econômico para sociedades escravocratas assim como a participação do escravo enquanto força produtiva de massa, em par com o operariado industrial, a partir de uma ótica de mercado, ou seja, a partir das relações da economia global.

Sendo assim, se a mobilização da população escrava brasileira é, sob a ótica da segunda escravidão, vista como resultado de fatores internos pressionados por fatores externos (realocação dos escravos nas fazendas de café devido a proibição de 1850), também é preciso observar como os primeiros se concretizaram. Os fatores internos são oriundos das disputas e relações dos diversos segmentos sociais brasileiros e suas visões de mundo, assim como projetos políticos, ou seja, são ações de agentes históricos que atuam concomitantemente aos fatores externos que pairam sobre essa mesma sociedade.

Em suma, para que o escravismo brasileiro no século XIX consiga abranger cada vez mais espaço na economia mundo, é necessário existir uma ordem interna capaz de fornecer os subsídios necessários para que essa produção escravocrata ganhe tamanha magnitude (MARASCHIN, 2014, p. 2).

Antes de avançarmos na lógica escravista que se modificou a partir de 1850, prestemos atenção na polémica questão que envolve a problemática do sistema político – econômico do Império do Brasil: a relação de oposição entre capitalismo e escravismo. Ao retomarmos esse debate, inevitavelmente retomamos às discussões feitas pela historiografia brasileira dos anos de 1970, que se desenvolvia a pleno vapor entorno de pensamentos como a *teoria da dependência* e o *modo de produção escravista colonial*.

Reviver essas discussões é crucial para o desenvolvimento da historiografia atual, no que tange a reconstruirmos e atualizarmos pensamentos teórico-metodológicos que fizeram parte do processo de construção de uma filosofia de *práxis*, mas que vem sendo boicotada pelo avanço de pensamentos mais tecnicistas desde os anos de 1980. Nesse interim, somos imediatamente orientados a analisarmos, novamente, o conceito de História e suas aplicações.

Surge a necessidade não de reinventarmos novas metodologias historiográficas, mas, dentro do marxismo, nos orientarmos em até que ponto estamos aprimorando a perspectiva marxista de mundo e História, ou se estamos nos limitando a um marxismo metodológico. O mais aprimorado e fiel a Marx e Engels, assim como a Lenin, Gramsci, Lukács, dentre outros,

é de viés revolucionário, buscando reconstruir a humanidade escravizada pelos grilhões do capital.

Em paralelo ao povo nas ruas, aos trabalhos de base, ao fortalecimento do partido e à saída dos sindicatos de seu estágio primitivo – corporativo, cabem aos cientistas humanos entenderem as relações sociais e transmiti-las direta, ou indiretamente para a sociedade, buscando construir uma vontade nacional – popular. Nossa produção convém em utilizarmos as construções humanas na História para levantarmos aspectos que nos possibilitem desconstruir a utilização vulgar da própria História ao tratarmos do sistema capitalista.

Utilização vulgar essa, que coloca de forma automática e seletiva a construção histórica humana como algo sempre predestinado ao Estado – Nação, a liberdade compreendida na visão das camadas burguesas e pequeno-burguesas e ao acúmulo de capital como origem de progresso. Enfim, contamos sempre a história do capitalismo.

Dentro dos estudos para esta pesquisa, Lukács se mostrou mais objetivo do que Gramsci para entendermos melhor como modificar nossa *práxis* de acordo com a utilização das ciências humanas e, em especial, a História. Retomando diretamente a Marx e Engels, Lukács nos mostra que é preciso, antes de tudo, termos sempre em mente de que as humanidades são, de fato, construções humanas e, por isso, difícil se torna sempre prevermos o futuro e, pior ainda, olharmos para o passado e o avaliarmos como algo natural.

‘as numerosas vontades individuais que operam na história produzem, na maior parte do tempo, resultados completamente diferentes daqueles desejados – frequentemente até opostos – e, por conseguinte, *seus motivos tem igualmente uma importância apenas secundária para o resultado do conjunto*. Por outro, restaria saber *quais forças motrizes se escondem, por sua vez, atrás desses motivos*, quais são as causas históricas que, agindo na mente dos sujeitos agentes, transformam-se em tais motivos’. A sequência da exposição de Engels determina o problema: são essas próprias forças motrizes que devem ser definidas, a saber, as forças que ‘põem em movimento povos inteiros e, em cada povo, por sua vez, classes inteiras; e isso [...] *acaba criando uma ação divisível e que resulta numa grande transformação histórica*’. A essência do marxismo científico consiste, portanto, em reconhecer a independência das forças motrizes reais da história em relação à consciência (psicológica) que os homens têm delas’ (LUKÁCS, 2003, p.p. 134 – 135).

Nesse posicionamento, aborda que essas forças motrizes são vistas, pelos homens, como algo relacionado as forças da natureza e que, dessa maneira, “percebem nelas e nas suas legítimas relações leis naturais ‘eternas’ (Idem, ibidem, p. 135). A construção humana, portanto, seria muito mais determinada pelas forças naturais, sempre apresentando determinado nível de estabilidade social, do que pelo próprio construto humano.

Isso nos induz a entender que as movimentações sociais são únicas e fixas, imutáveis, sempre marcadas pelos mesmos aspectos, apesar de serem peculiares a cada momento histórico. À essas peculiaridades, também o são imutáveis e, por isso, são limitadas, já que seriam forças utilizadas apenas para aquele momento histórico específico, depois estariam obsoletas.

O pensamento burguês, contudo, deve deparar aqui com uma barreira intransponível, visto que seu ponto de partida e sua meta são, embora nem sempre consciente, a apologia da ordem existente das coisas ou, pelo menos, a demonstração de sua imutabilidade (...). Desse modo, a história é entregue como tarefa ao pensamento burguês, mas como tarefa *insolúvel*. Pois ele deve suprimir completamente o processo histórico e apreender, nas formas de organização do presente, as leis eternas da natureza que, no passado - por razões 'misteriosas' e de uma maneira que é incompatível com os princípios da ciência racional na procura de leis -, não se estabeleceram por completo ou de modo algum (sociologia burguesa) (Parênteses do autor), (Idem, ibidem, p.p. 136 - 137).

Essa incompatibilidade apresentada pelo autor cria verdadeiro dilema dentro da historiografia de cunho burguês. Como, se a História deve sempre servir às determinações naturais sobre as construções humanas, devemos lidar com determinadas características históricas que não cabem naquela visão evolutiva e linear? É nesse ponto em que as ciências humanas, dentro da perspectiva liberal, trabalham em prol da individualidade da pesquisa, do recorte cronológico específico, derrubando com toda a unicidade e totalidade que existe na História enquanto construção humana.

Ou ainda, deve eliminar do processo da história tudo o que tem um sentido, que visa a um fim; deve deter-se na mera 'individualidade' das épocas históricas e de seus portadores sociais e humanos. Com Ranke, a ciência da história deve insistir no fato de que cada época histórica 'está igualmente próxima de Deus', isto é, alcançou o mesmo grau de perfeição e que, portanto - por motivos opostos -, não há, por sua vez, um desenvolvimento histórico (Idem, ibidem, p. 137).

É dessa forma que também devemos tomar cuidado com a utilização do conceito de *Bloco Histórico*. Tal conceito, que visa justificar determinadas relações socioeconômicas e de poder dentro de um período histórico específico serve, para os marxistas, como uma forma de observarmos o desenvolvimento de determinadas forças produtivas e disputas intra e inter-classe a partir de um processo histórico específico para o caminhar da humanidade.

Uma vez utilizado de forma vulgar, principalmente no desenvolvimento atual do capitalismo, que está se pautando cada vez mais na destruição das ciências humanas a partir da potencialização das *individualidades* do recorte e eixo cronológico, assim como dos eixos temáticos como coisas tão peculiares que não há conexão entre elas; o Bloco Histórico pode muito bem ser utilizado como forma a legitimar esses períodos específicos de forma ampla, mas completamente limitados apenas dentro daquele recorte específico. Assim sendo, esse enorme e tecnicista erro deve ser evitado com a compreensão do conceito de *hegemonia*, uma

vez que o mesmo busca entender que a síntese das forças produtivas e da luta de classes de determinado período histórico não se limitam, ou se tornam obsoletas, mas sim perpetuam pela história da humanidade em diferentes graus, diluindo-se com as novas relações humanas que vão surgindo, baseando-se ou não nessas antigas relações que geraram essas sínteses.

Por fim, para finalizar essa exaustiva reflexão, é preciso naturalizar a ideia de que o marxismo defende a História como um processo de construção humana, material, enquanto que a História de cunho burguês a compõe enquanto um processo natural, em que o desenvolvimento humano é determinado por relações mais naturais que humanas. Essas forças podem, por exemplo, estarem presentes em grandes pensamentos de cunho claramente liberal, tais como a ideia da *mão invisível*, de Adam Smith, e a ideia de *Deusa da História*, propagada por diversos cursos.

Retomando a questão capitalismo x escravismo, encontramos uma bela análise de Antônio Barros de Castro, que busca aprofundar o debate com base no pensamento direto de Karl Marx. Castro baseia-se pelo princípio fundamental do funcionamento do capitalismo: a troca de mercadorias.

Resumidamente, o capitalismo se apresenta, à primeira vista, como uma ordem social integrada por compradores e vendedores de mercadorias. Todos ‘contratam como homens livres e iguais perante a lei’, o que faz do capitalismo – sempre numa primeira aproximação – ‘o paraíso dos direitos do homem’ (CASTRO, 1980, p. 69).

Em suma, dentro do sistema capitalista, tanto o capitalista quanto o operário atuam de forma igual para a troca de suas mercadorias especificamente. O operário vende sua força de trabalho, enquanto que o capitalista a compra em troca de um pagamento salarial.

Ora, CASTRO trata que, se há desnível em uma das partes, isso ocorre devido a “ação de mecanismos impessoais, imperceptíveis ao nível do relacionamento entre compradores e vendedores de força de trabalho” (Idem, ibidem, p. 68). Entretanto, com as necessidades econômicas cada vez em maior desenvolvimento e ânsia pelo acúmulo de capital, investimentos e lucro por parte dos capitalistas, foi fazendo com que esses *mecanismos impessoais* e *imperceptíveis* fossem, gradualmente, acumulando o operariado sob o teto das fábricas burguesas.

Esse primeiro momento se desenvolve conforme a lei da oferta e da procura foram exigindo do capitalista maior mecanização nos processos de produção, desenvolvendo relações de trabalho cada vez mais mecanizadas a ponto de colocarem o próprio capitalista longe do processo produtivo, estando presente apenas no setor administrativo, em poder absoluto. Ao

mesmo tempo, a mecanização do trabalho foi gerando níveis cada vez mais altos de especialização e de divisão social entorno das funções produtivas.

O capitalismo, a caminho da automação, converteria o trabalhador em apêndice do processo produtivo, tornando-se, portanto, ainda mais opaco, o mecanismo da exploração. Essa radical descrença nas possibilidades de mudança das ordenadas sociais do sistema seria reafirmada, com mais ênfase que nunca, na Crítica do Programa de Gotha (1875), que Lenin haveria de tomar como uma espécie de testamento político de Marx (Idem, *ibidem*, p. 73).

As estratégias de produção foram, também, desenvolvendo as estratégias de dominação do capitalista sobre o operário, principalmente quando este se manifestava contra a exploração sofrida. As manifestações categóricas, orientadas pelo corporativismo, só fortaleceram a luta de classes nas relações sociais do capitalismo, uma vez que suas exigências por melhores condições de trabalho e salário, sem terem em vista a perspectiva de destruição do sistema, beneficiaram a classe operária a longo prazo, mas pelo preço de terem aberto as portas para os capitalistas inventarem novos meios de exploração e dominação. Aprimoraram a relação venda da força de trabalho – compra com o pagamento de salário.

Todo esse processo de aperfeiçoamento das relações de trabalho foi transformando os capitalistas em agentes, trabalhando em prol da invisibilidade do capital. Como vimos em Lukács, ao construir a história desse processo, o capitalista, em seu pleno domínio administrativo, utiliza a História para legitimar as relações de exploração e dominação presentes no capitalismo.

A partir daí é possível complementar a análise de Lukács, uma vez que o pensamento burguês também adota outra estratégia de explicar os dilemas que ele mesmo criou ao entender a História enquanto ciência: quando ela sai das *individualidades* e é vista através de um ângulo unicista, o é feita para juntar toda a história humana em um único bloco, o da evolução em prol do capitalismo. Uma vez entendido de forma religiosa, o capitalismo deixa de ser visto como um sistema de relações sociais e passa a ser visto como uma máquina de engrenagens perfeitas.

Diante do que precede, devemos concluir que entender o capital é, antes de mais nada, ultrapassar e negar a imagem de uma sociedade integrada por compradores e vendedores de mercadorias, que se relacionam como indivíduos iguais perante a lei (...). Mas é também, e além disto, entender a expansão – com – transformação que caracteriza o período histórico sob o domínio do capital, como um verdadeiro ‘processo histórico-natural’. Com relação a este processo, e os movimentos que ele engloba, o termo ‘natural’, tantas vezes presente na obra de Marx, não constitui deslize de linguagem, ou reminiscência iluminista. No capitalismo e somente nele, ‘do próprio caráter da produção nasce uma fome insaciável de trabalho excedente’, que o mantém (através de crises) em inexorável movimento. Nele e somente nele verifica-se uma objetivação crescente das condições de produção e uma ‘materialização das determinações sociais’, que permite tratar ‘as pessoas como personificação de categorias econômicas’ (CASTRO, 1980, p. 72).

Na naturalização das relações capitalistas dentro da construção histórica humana, o que prevalece é a compreensão das relações de trabalho assalariado como formas justas de ação produtiva entre homens. Negligenciadas são as consequências exploratórias desse tipo de trabalho, da mesma forma que também são negligenciadas outras formas de relação que estão enquadradas nas perspectivas capitalistas, mas que estão aquém do trabalho assalariado tradicional.

Se o capitalismo é um sistema que está para além da mecânica relação entre compradores e vendedores, pois engloba aspectos político-sociais que problematizam e constroem caminhos ligados historicamente a cada povo, então as sociedades pré-capitalistas, de fato, devem pertencer às análises de desenvolvimento do capital. Dentro do escravismo, portanto, desenvolvem-se formas de produção específicas que serviram de base para o seu enquadramento no capitalismo global que, gradualmente, foi incorporando características específicas desse modo de produção em hegemonia para as relações escravistas de produção.

Podemos ver, dessa forma, que o modo de produção escravista atingiu novo patamar, desenvolvendo maior complexidade em suas instituições e na produtividade econômica. Para a tríade Darrigue Faro, Luiz Antonio Barbosa e Couto Ferras, na fala do primeiro, medidas claramente ligadas ao liberalismo econômico se tornavam mais expostas.

Uma nova tendência, mais profícua e civilizatória, tem-se manifestado geralmente. Essa tendência faz convergirem todos os espíritos para o progresso material, como elemento de riqueza e de prosperidade, que servirá de base ao progresso moral. Facilitar os meios de transporte, abrir novas estradas e melhorar as antigas, substituir o atual sistema de condução que é tão demorado e oneroso à lavoura, eis aí o empenho comum em que lidamos todos, quer administradores, quer administrados. E esse empenho é tanto mais sério, quando as estatísticas e documentos ficiais nos confirmam que à proporção que se aperfeiçoam, as estradas e os transportes, a agricultura vai tomando maior desenvolvimento (RPP, 1854, p. 6).

A questão dos meios de transporte que surge na província a partir dos anos de 1850 remete a necessidades antes surgidas, mas que pela falta de experiência e capital, não era possível serem executadas. Além de haver menção à introdução das estradas de ferro por Padre Antônio Feijó, em 1836 (CHAIBAN, 1980), o presidente Paulino, no de 1840, ressuscita a questão a partir de necessidades concretas que surgiram com base nas dificuldades de deslocamento por meio do sistema fluvial.

Sendo a dificuldade, que encontra a navegação do rio Iguazu, principal e talvez único veículo da exportação da florescente vila desse nome, desde a mesma vila até o porto dos Saveiros, talvez fosse preferível ao necessariamente difícil e dispendioso melhoramento do rio, a construção de uma estrada de ferro entre esses dois pontos, distantes um do outro pouco mais de uma légua, que se estende por outro terreno plano. Suponho que essa construção será muito menos dispendiosa do que o melhoramento do rio. A essa vantagem acresceria a proveniente de fazermos nesta

província um ensaio em ponto pequeno, desse meio de comunicação (RPP, 1840, p. 34)

Esse primeiro ensaio só foi legitimado doze anos depois, com a lei n. 602 de 23 de setembro de 1852, com a aprovação da construção de uma linha de ferro que sai do porto de Mauá, no Rio de Janeiro, e parte para a serra da Estrela, sendo concluído em 1854. Isso significa dizer que apesar do intuito e idealismo, não era possível à sociedade política brasileira extrair da sociedade civil em crescimento os capitais necessários para a construção de tamanha obra.

Saindo de possíveis soluções para a concretude desse símbolo de modernidade, os conservadores tiveram de passar por mais de quinze anos de construção de outros fatores econômicos que pudessem, talvez, criar as bases necessárias para a introdução de uma estrada de ferro em maior escala. Precisariam de mudanças nas relações econômicas fluminense a contar com o avanço do capital financeiro, de grupos sociais fortalecidos no campo industrial, da reorganização da produção escrava dentro das fazendas de café, da síntese extraída dos debates presentes na sociedade política e, é claro, lidarem de forma mais rápida e precisa com o lançamento da Lei Eusébio de Queirós.

Essa conjuntura na virada dos anos de 1840 para 1850 compõe o processo de transformação econômica que, possivelmente, construiu os novos alicerces para o maior desenvolvimento da sociedade civil brasileira e, conseqüentemente, a ampliação do Estado, fatores esses que se desenvolvem com mais clareza a partir da década de 1860. Até então, as necessidades apontadas no parágrafo acima se interligaram de tal maneira que exigiram dos conservadores reformulações de suas formas produtivas dentro do próprio escravismo.

Assim, é possível encontrar, com mais clareza, preocupações relacionadas ao tempo de produção, especialização do trabalho escravo, desenvolvimento das forças produtivas com a força de trabalho imigrante e a concorrência como critério de desenvolvimento econômico-social. Em suma, princípios de cunho liberal que foram sendo construídos dentro de uma realidade do modo de produção escravista.

Depois, criando a concorrência em grande escala a produção da indústria agrícola, em virtude das leis econômicas, exigirá o aperfeiçoamento da cultura e o uso de processos que facilitem o trabalho, constituindo-se assim em uma rivalidade útil, cujo objeto virá a ser produzir *melhor e mais barato*” (itálico do vice-presidente) (RPP, 1854, p. 6).

A questão concorrencial se esmiúça na lógica de barateamento da mercadoria sem perder a qualidade do mesmo, ou seja, os cafeicultores competem entre si o preço de seus produtos de acordo com a qualidade e o tempo de escoamento dos mesmos. Para isso, era preciso ter em

mente a concentração do trabalho escravo na lavoura, não desconcentrando seus serviços em outras atividades e, para além disso, renovar o sistema de transporte de mercadorias, que se encontrava atrasado em relação ao avanço estrutural nas vias de comunicação.

Todavia, a proibição do tráfico transatlântico de escravos também contribuiu para a concentração do escravo para dentro da lavoura:

Hoje a agricultura vai sentindo a falta de braços, o maior benefício que se lhe pode fazer é esse de oferecer-lhe um gênero de transportes que economiza o serviço de escravos, e lhe dispensa o gravame de custear e manter as onerosíssimas tropas (Idem, *ibidem*, p. 7).

Segundo o relatório de Luiz Antônio Barbosa, o início da escassez da vinda de pretos novos para o Rio de Janeiro já estaria afetando diretamente todo o sistema escravista, tendo como principal setor o de transportes. A demora e os imprevistos das viagens e a dependência do trabalho humano desenvolvido pelo tropeiro não estavam mais em condições de acompanhar o desenvolvimento da economia cafeeira e, muito menos, com o novo fato político de terem-se fechado as portas da África.

É desta forma que no último semestre de 1854, e nos meses passados do corrente ano chegaram os preços de transporte a absorver regularmente um terço do valor do café exportado das fazendas; e apesar da maior afluência de tropas vindas da província de Minas e S. Paulo para empregar-se naquele serviço, tem os fazendeiros ainda hoje metade, e mais talvez dos produtos da última safra (...). Por remediar um estado de coisas tão desesperador não basta por certo o emprego dos meios ordinários ao alcance da administração, por mais vastos, que possam eles ser (RPP, 1855, p. 59).

Contar com a estratégia de fixar o escravo na plantação para se produzir cada vez mais e, com isso, obedecer aos critérios das leis econômicas, como nos foi mostrado a três citações acima, demonstra o quanto o sistema escravista está se tornando mais ávido pelo trabalho excedente. Uma vez concentrado na lavoura, o escravo está afastado das atividades de deslocamento da mercadoria, diminuindo os braços para acompanhar os bois pelas estradas.

O próprio sistema de estradas, em meio à crise iminente, passou por um processo de transformação considerável. Encolhendo-se o uso da grande rede de caminhos e estradas, os participantes diretos da economia cafeeira passaram a fazer mais uso daquelas que, com eficácia, poderiam traçar linhas mais objetivas e longínquas, cruzando diversos municípios do Vale e atingindo os portos necessários.

Todas as administrações anteriores tem reconhecido, e como não era possível abandonar os atuais caminhos, e concentrar os meios disponíveis em uma só estrada, sem sacrificar completamente, e por muito tempo a indústria de todos os municípios, que ficassem arredados da que se escolhesse, o meio lembrado era aplicar à conservação possível, e melhoramento gradual dos atuais caminhos os recursos ordinários da província, e entretanto abrir estradas normais por meio de empréstimos, ou de empresas particulares (Idem, *Ibidem*, p. 59).

Isso significou concentração de capitais e disposições políticas voltadas para estradas seletas, principalmente as das barreiras da estrada do Comércio, Ariró, Cantagalo, Estrela, Itaguaí, Mambucaba, Mangaratiba, Parati, Polícia, Pedra e Maricá, dentro dessa década de 1850. Essas barreiras revelam as principais estradas utilizadas, marcando, então, não apenas os municípios cafeeiros mais importantes, como também os pontos de escoamento do café mineiro e os principais portos de exportação do centro-Norte.

É bem possível que, com o aumento do uso dessas estradas e a maior atenção fornecida aos seus melhoramentos e aplicação das habilidades científicas dos engenheiros, foi desenvolvido o campo necessário para a construção de uma estrada de ferro. O alto fluxo de mercadorias, somado à necessidade de se reformular o sistema de transportes mapeou aquelas estradas que seriam as responsáveis pelo acomodamento da futura Estrada de Ferro Dom Pedro II, tendo como principais evidências a sua projeção pelo 3º distrito entre as estradas de Rodeio, Polícia e Comércio e seguindo o sentido da margem do Vale do Paraíba, cruzando as estradas que ali existem para conectar os municípios de Resende, Barra Mansa, Piraí, Vassouras.

A construção da EFDP II, portanto, estaria diretamente atrelada com as transformações econômicas que marcaram a primeira metade dos anos de 1850 e seria, em especial, o principal marco do avanço conservador sob a liderança saquarema, e a principal referência da entrada do modo de produção escravista às exigências do capitalismo global.

Levando-se em conta a conjuntura da época – maior inserção da economia brasileira no mercado mundial capitalista, ascensão do grupo cafeeiro e abolição do tráfico negreiro -, esta ‘especialização escravista’ se fez através de uma série de medidas que procuraram concentrar a mão – de – obra escrava no setor fundamental da economia, na produção de gêneros exportáveis, especialmente na do café. Era preciso não desviar dela sua força de trabalho (EL – KAREH, 1982, p. 26).

O historiador El – Kareh também considera que a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II compôs a primeira empresa de tipo capitalista a ser desenvolvida no Brasil, com base no acúmulo de capital oriundo de sociedades anônimas. O fim do tráfico teria proporcionado disponibilidades de capital suficientes para que novos acionistas surgissem no mercado e comprassem ações voltadas para a construção da estrada.

Dessa maneira, a reorganização dos grupos políticos em prol da construção da estrada e do maior controle das sociedades anônimas sobre a EFDP-II estaria voltada para a manutenção do Estado sobre a economia. Essa estratégia foi o caminho adotado pela classe senhorial em conseguir colocar para frente o pleno desenvolvimento dessa empreitada – ou conjunto de diversas empreitadas – sem perder a garantia de que a estrada de ferro iria cumprir seus

objetivos principais de modernizar o serviço de transportes em prol da economia cafeeira e da representação da modernização oriunda do latifúndio cafeeiro.

Modernização essa que, ao se propor em associar o Império do Brasil dentro do mercado capitalista em crescimento, conseguiu reorganizar a força de trabalho escravo com o objetivo de desenvolvimento de formas comerciais mais atualizadas, incluindo o desenvolvimento do capital financeiro e especulativo com a Lei de Terras, o Código Comercial de 1850 e a criação do segundo Banco do Brasil.

a construção de instituições organizadas como as sociedades anônimas foi uma alternativa criada no bojo da modernidade para captar os capitais necessários aos investimentos na criação de Companhias Ferroviárias. Esta nova modalidade de obras de infraestrutura requirava grandes somas de capitais nem sempre disponíveis no setor público. Dito de outro modo, as transformações técnico-científicas propiciadas pelo setor metal mecânico, que foram formatadas ao mesmo tempo em que formataram a modernidade oitocentista, promoveram mudanças na formação de associações comerciais em escala mundial (MARINHO; BORGES, 2015, p. 493).

Dessa maneira, a reformulação dos meios de transporte, tendo como principal referência a construção de estradas de ferro, no Rio de Janeiro, impulsionou a mobilização das forças políticas a partir de seus aparatos governamentais em novamente extrair da sociedade civil os meios necessários para sua realização. Se pelas décadas de 1830 e 1840 o principal acesso estava por meio das arrematações, o caso da EFDP-II não teria como exigir da iniciativa particular de proprietários que estavam voltados para seus interesses locais.

Era, portanto, necessária nova participação social mesclada com a reorganização dos interesses da classe senhorial. Dessa maneira, foi o Código Comercial o principal responsável por delimitar as regras do jogo.

Pelo Código Comercial de 1850 ficavam formalmente estabelecidas as sociedades por ações – as comanditas por ações e as sociedades anônimas aqui denominadas companhias. A vantagem das associações anônimas residia em que só havia categoria de sócios, que só eram responsáveis pelo capital investido no valor de suas ações. Mas porque nenhum sócio era responsável por sua própria fortuna, como no caso das demais formas de sociedades, a companhia só podia funcionar com aprovação do governo depois de realizada uma investigação sobre a seriedade dos sócios fundadores e da empresa. Desta forma, toda companhia passava pelo crivo do Estado (El – Kareh, 1980, p. 21).

O Estado brasileiro estava claramente em um processo de ampliação, pois estava permitindo a maior mobilização de determinados grupos detentores de capitais a utilizarem-nos de maneira mais ousada e produtiva, com plena noção de que a inatividade de tais capitais acarretaria em prejuízos ainda maiores. Obviamente que, em se tratando de relações estatais de cunho centralizador e desigual, a classe senhorial também estaria utilizando do aparato legislativo e institucional brasileiro como forma de se proteger do desequilíbrio político-social

que as empreitadas poderiam gerar, gradualmente trazendo segurança econômica e política para grupos sociais que não estariam imersos na lógica agroindustrial brasileira.

Sua intervenção se estendia às companhias de estrada de ferro e navegação que serviam a mais de uma província, cuja criação estava sujeita a uma autorização legislativa especial por serem consideradas de caráter político antes que particular, visto que se instituíam tendo por objeto trabalhos de utilidade pública (Idem, *ibidem*, p. 22).

Retomamos, assim, as discussões realizadas nos capítulos I e II a respeito da função do público e do privado dentro da sociedade em construção. O peso da construção da estrada de ferro estava tão fortemente vinculado ao contexto jurídico do período que o Estado ainda buscava encontrar subterfúgios para limitar a liberdade individual de investimentos privados, pois mantiveram o posicionamento de serem eles limitados devido à utilidade pública.

O vínculo entre a empresa capitalista e o Estado se estreitou como resultado do empenho deste em não perder o controle sobre o conjunto das atividades econômicas, o que foi facilitado pela debilidade do empreendimento capitalista. Se por um lado a criação das sociedades anônimas dependia da aprovação governamental, por outro lado era ele quem podia assegurar as existências pela concessão da garantia de juros. Muito poucas foram as companhias que puderam dispensar este favor ou a subvenção governamental, no período analisado. Esta realidade, a baixa lucratividade da maioria das sociedades então organizadas, as prendia cada vez mais aos favores do Estado. A aceitação de favores e privilégios implicava na subordinação dos interesses capitalistas aos do Estado escravista. Esta aliança, em alguns casos, foi levada às últimas consequências. Foi o caso da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (Idem, *ibidem*, p. 31).

Era passado ao Estado enquanto conjunto institucional protetor dos interesses da classe senhorial, portanto, a responsabilidade de fazer dar certo essa grande empreitada. Coube a manutenção da responsabilidade do poder público, a Autoridade, em fazer valer a construção de uma vontade classista sobre o desenvolvimento da estrada de ferro.

Suas atuações reproduziram a já experimentada noção de repartição voltada para a construção de obras públicas, com o estabelecimento de uma diretoria fortemente legislada com dezessete artigos que garantiam o lucro dos acionistas proporcional aos ganhos estatais. Apesar da presidência da companhia ser nomeada diretamente pelo governo imperial, a direção composta por cinco membros deveria ser decidida por voto em assembleia geral realizada pelos acionistas, desenvolvendo uma “estrutura oligárquica própria às grandes sociedades da época na Europa” (Idem, *ibidem*, p. 45).

Dessa forma, a organização da Companhia reproduziria, em parte, as organizações centralizadas das obras públicas do Rio de Janeiro, com a presença do governo imperial determinando os cargos chefes. Entretanto, a novidade em questão estaria na existência do poder de decisão através de voto por parte dos sócios da companhia, o que tornava essa

organização de cunho mais democrático do que acontecia, por exemplo, na Diretoria de Obras Públicas.

A diretoria era investida de ‘plenos poderes administrativos em relação a todos os negócios da companhia, incluindo mesmo os poderes em causa própria’. Estes poderes aumentavam na medida em que os diretores tinham um mandato de cinco anos, podendo ser reeleitos, e era a diretoria que regulava ‘o modo de suas decisões’ e decidia quando devia se reunir. As decisões eram tomadas pelo voto da maioria presente, e no caso de empate era a voz do presidente que decidia. A diretoria não podia tomar decisões sem que houvesse pelo menos três diretores presentes.

A concentração de poderes nas mãos da direção criava as condições para que ela pudesse exercer suas funções plenamente, em busca da maior racionalidade do negócio (...) (Idem, *ibidem*, p. 46).

A liberdade administrativa aí empregada era relativizada a partir da subordinação da Companhia com relação ao governo imperial através da repartição de seus lucros. Tendo o controle sobre a garantia da lucratividade dos acionistas por parte dos cofres imperiais, o governo conseguia reunir atrativos para os investimentos na companhia através de segurança financeira, cobrindo seus possíveis prejuízos anuais fazendo com que, assim, a própria companhia estivesse à mercê de seu segurador.

Essas ações governamentais de proteção e vigilância sobre a formação da Companhia e, posteriormente, da construção da estrada de ferro, retoma a característica mais básica da administração saquarema que é o controle da vida econômica e política com a partir da utilização da sociedade política enquanto aparelho. O peso político exercido pela articulação intensa da classe senhorial, blindada pela aparelhagem governamental, foi responsável pela sobrevivência das relações escravistas ao longo do século XIX e, principalmente, da incorporação de aspectos modernos e progressistas para dentro de seu seio, transformando-os e reificando avanços modernizantes que a olhos nus pareciam impossíveis de serem realizados.

Vale dizer que a produção escravista era dominante e subordinava todas as outras formas de produção no âmbito da nação. O instrumento de dominação era o Estado. Neste sentido, ele era a síntese da sociedade na medida em que expressava, a nível político e jurídico, todas as relações de dominação-subordinação estabelecidas em sua base econômica e definidas como relações entre diferentes classes sociais (Idem, *ibidem*, p. 25).

Claro que devemos considerar que El – Kareh não leva em consideração, pelo menos aparentemente, a composição cosmopolita da sociedade política brasileira que se camufla como Estado. É preciso sempre lembrar da necessidade de aproximação cada vez maior da sociedade civil que, por consequência, atinge maiores níveis de transformação e ampliação.

Todavia, a transformação nas relações do trabalho escravo e o desenvolvimento dos meios de transporte trouxeram para o Estado brasileiro maior pressão das forças produtivas mais

ligadas ao funcionamento do capitalismo que estavam sendo beneficiadas pelas próprias contradições existentes no modo de produção escravista. Isso não significa dizer, contudo, que a pressão exercida por esses detentores de capital significava a deterioração da escravidão, ou do Império, mas sim o seu fortalecimento enquanto transformador e apropriador das modernidades oferecidas pelas formas de produção capitalistas como meio de representação dos interesses da nação.

Nossa produção escravista, nascida subordinada e em função da expansão do capital comercial, se via agora submetida ao capital industrial, ao modo de produção capitalista, dominante no quadro mundial e em sua primeira fase, a liberal. Nesse momento, paralelamente à introdução de sua forma típica de dominação, a ‘subordinação real do trabalho ao capital’, caracterizada pela transformação radical do processo de trabalho e das relações de produção – e que se materializou entre nós pelo surgimento de empresas capitalistas especialmente no setor de serviços – e pela extração da mais-valia relativa; era mantida a forma tradicional de dominação do capital – a ‘subordinação formal’ – sobre a produção fundamental de nossa economia, a cafeeira. A resposta dos senhores escravistas fluminenses às pressões do capital industrial se fez através da maior ‘racionalidade’: da produção escravista que cada vez mais de ‘especializava’ (Idem, *ibidem*, p. 26).

Discordando do historiador quanto a questão da subordinação ao capital industrial, retomamos ao conceito de Segunda Escravidão, que busca relativizar determinadas conclusões apressadas sobre relações econômicas muito amplas, em que se deve ter um olhar duplo, simultaneamente visando as forças internas e externas sobre o modo de produção escravista. Segundo Tomich, as próprias transformações ocorridas dentro do império britânico, no que tange à abolição da força de trabalho escrava, teve como consequência o fortalecimento de outras áreas, antes periféricas, em se reafirmar o uso do escravo enquanto meio de produção eficaz para se produzirem *commodities* que fossem eficazes para a contribuição do processo de revolução industrial.

Os efeitos desses desenvolvimentos não foram para destruir formas arcaicas de organizações sociais e estabelecer uma mobilidade geral de capital e trabalho em um livre mercado universal. Em vez disso, relações sociais previamente existentes foram reformuladas para dentro de uma constelação de forças políticas e econômicas. A anterior interdependência do colonialismo e da escravidão foi quebrada e as condições de existência, funcionamento e significância de cada um foi modificada (TOMICH, 2004, p. 61)²⁴.

Enxerga que o desenvolvimento da Estrada de Ferro D. Pedro II teria sido o ponto máximo da organização escravista do governo brasileiro ainda em tempos de pujança da economia cafeeira com sede no Vale do Paraíba e que as transformações na produção escravista da área, motivadas pela fusão de capitais brasileiros com britânicos, conseguiriam manter em atividade o cultivo do café e a utilização do sistema ferroviário, aproveitado pelo Oeste Paulista

²⁴ Tradução feita pelo autor da pesquisa.

assim que o Vale entra em decadência (Idem, *ibidem*, p.p. 68-69). Analisar sob essa perspectiva nos permite observar que o desenvolvimento do Império do Brasil, enquanto Estado, está atrelado a questões muito mais complexas e amplas, diretamente relacionadas com o processo de divisão do trabalho e da manutenção do trabalho escravo pela classe senhorial.

Portanto, podemos concluir que a construção da EFDP-II correspondeu a um processo de desenvolvimento das relações escravistas de produção. Foram tencionadas as forças da classe senhorial para readaptar suas relações políticas frente aos obstáculos que surgiam vindos tanto de pressões estrangeiras, quanto das próprias reorganizações político-metodológicas que estavam em crescimento em um momento de amadurecimento da sociedade civil que, posteriormente, iniciaria um processo de ampliação do Estado.

Considerações finais:

Desenvolvemos, aqui, toda uma análise que se propôs em investigar a formação do Estado brasileiro sobre uma de suas vertentes, que foi o desenvolvimento de políticas de obras públicas. Como diversos trabalhos apresentados pela historiografia, a dissertação também tramitou pelas relações de classe existentes no Brasil Império, assim como também reafirmou a economia cafeeira, de base escrava, como principal baluarte de um projeto estatal que conseguiu se desenvolver e sobreviver até a proclamação da república.

Isso nos faz entender que as obras públicas também estão imersas dentro de uma lógica hegemônica, mas que estão além da mecânica ideia de escoamento e circulação. Essa funcionalidade das vias de comunicação nada mais são do que o primeiro olhar que fazemos sobre o assunto, escondendo toda uma complexa rede de comunicação que estrutura não apenas disputas intraclasse, como também a própria luta de classes que marcaram o império e a construção de um processo hegemônico baseado no projeto político conservador que, por sua vez, era liderado pelo núcleo político saquarema.

As estradas que cortaram a província, principalmente as encontradas na região centro-Sul, concretizaram a visão conservadora que baseia sua organização social – Ordem - através do fortalecimento das instituições estatais e das atividades da sociedade civil pautadas nas leis. Contaram com a participação de diversos setores proprietários da sociedade civil em desenvolvimento através das arrematações e consolidaram suas formas de atuação a partir dos engenheiros, que reproduziram a Autoridade provincial através das chefias de sessões, distritos e encabeçando estradas mais complexas enquanto engenheiros civis e arrematadores, como no caso de Niemeyer na Estrada do Comércio.

Debater a respeito desse desenvolvimento também é levar em consideração o acúmulo de experiências que toda a classe de proprietários foi construindo com base no sistema escravista e, dessa maneira, modernizar suas relações até o último momento de sua utilização. A isso também abrimos o debate, extremamente necessário, da interligação da função desse Estado restrito, em crescimento, dentro da construção do capitalismo mundial e de que forma esse acesso é realizado a partir de suas forças internas.

A construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II seria, então, o ponto forte de toda essa organização interna que observava o mundo capitalista e, em especial o europeu, como ponto

de referência para suas formulações políticas e atuações concretas na sociedade. O modo de produção capitalista estava sendo auxiliado pelas Américas através da modernização do trabalho escravo, diretamente vinculado com a reformulação das estradas e disputas entre as formas produtivas que existiam dentro do próprio modo de produção escravista.

As estradas de ferro, nessa lógica, estariam vinculadas ao projeto saquarema que buscou construir com base na experiência concreta e conscientização de classe os meios necessários para o reconhecimento brasileiro enquanto uma potência tropical dentro de um mundo capitalista em ascensão. Logo, devemos nos perguntar, com o objetivo de aprofundar o debate, até que ponto podemos considerar o Império do Brasil como um país pré-capitalista, mercantil-escravista, ou capitalista tardio, ao invés de uma sociedade permeada de um sistema próprio, confuso, que está em busca de consolidação e organização de suas forças produtivas.

De qualquer forma, é perceptível que o processo de construção de obras públicas imperiais se encaixa dentro da lógica de bloco histórico, uma vez que a construção provincial foi seguida de formulações e convencimentos em torno de suas necessidades que mostraram à sociedade escravocrata que seu momento histórico era único e que, por isso, rompeu com seu passado colonial. O olhar para a sociedade brasileira devia ser novo e progressista, buscando desenvolver uma nova civilização que tivesse formas de pensar autônomas, assim como de raciocinar de forma científica a respeito do funcionamento de sua economia.

É preciso compreender que nenhuma pesquisa científica tem um fim em si mesma, ou entra em total esgotamento sem que, no futuro, novos pesquisadores revivam suas características por contemplar o período histórico em que vivem. Assim, os objetivos futuros que venham a aprofundar os debates em torno do que foi trabalhado aqui visam abordar, com mais precisão, como se desenvolveu as transformações nas relações de força de trabalho utilizadas na construção das obras, o que abre um verdadeiro turbilhão de coisas, a partir do momento em que se apresentam vestígios de misturas de mão de obra escrava, sendo esses escravos tidos como *operários*, mão de obra livre negra e branca europeia.

Aparentemente, as obras também eram locais de experimentação da reorganização das forças de trabalho, buscando a europeização social com base no trabalho de colonos brancos e partícipes da tradicional família cristã. Os escravos estariam dentro dessa lógica, sendo diferenciados desses outros trabalhadores, mais civilizados, mas presentes em mesmos espaços.

Além disso, abordar o desenvolvimento das obras e das instituições responsáveis por elas a partir das discussões existentes em Assembleia Legislativa tornou-se crucial para ser possível

diferenciar o momento de administração com base nos conservadores, que demonstrou forte centralização e eficácia na construção das estradas; depois dentro do quinquênio liberal, que desenvolveu maior autonomia e seletividade sobre determinadas obras e, dentro do contexto da Conciliação, a retomada da centralização administrativa. Essas manobras, que se tornaram mais claras ao final da pesquisa, devem ser foco dos pesquisadores que buscam compreender as principais diferenças entre conservadores e liberais no que tange à administração pública, nos auxiliando a desconstruir um pouco a visão binária entre descentralização e centralização que simplifica demais as disputas existentes entre esses dois grupos.

Enfim, buscar compreender o quanto esse acúmulo de experiência conseguiu desenvolver a sociedade civil brasileira a ponto de ela iniciar um processo mais complexo de construção da oposição ao governo conservador e, posteriormente, da oposição à própria monarquia. Conforme as estradas foram sendo construídas juntamente com os canais e as estradas de ferro, as discussões a respeito da importância desses segmentos foi, ao longo das décadas de 1830, 1840 e 1850, acumulando capital suficiente para a criação de novos aparelhos administrativos, especializados nos assuntos que envolvem a infraestrutura da província, como no caso da criação do Ministério do Comércio, Agricultura e Obras Públicas.

Portanto, podemos concluir essa pesquisa como algo que buscou expor ao público uma perspectiva de retomada de debates teórico-metodológicos antigos e que se baseia em um tema pouco explorado pela atual historiografia brasileira. A partir daqui, os frutos dessa pesquisa visam em aperfeiçoar cada vez mais essa perspectiva e aprofundar o máximo possível seu peso nos debates.

Fontes

1. Biblioteca Nacional:

1.1. Sessão de Obras Raras:

- *Coleção de Leis e Decretos do Império do Brasil*, Tomo Décimo (1834-1836); Coleção de 1835, Mesa de Diversas Renda (1834 – 1836): Ca 3,7.
- *Collecção de Leis, Decretos e Regulamentos da Província do Rio de Janeiro* (1840-1841): D, 1, 3.
- *Coleção de Leis Provinciais do Rio de Janeiro* (1836-1839): 78, 4, 33.
- PINTO, Luíz Maia da Silva. *Dicionário da Língua Brasileira*. Tipografia da Silva, Ouro Preto, 1832.

1.2. Sessão de Periódicos:

- *Jornal do Commercio*, 7 de janeiro, Ano XI, nº 5, 1837: Rolo PRC-SPR-1(12).
- *Jornal do Commercio*, 3 de março, Ano XV, nº 60, 1840: Rolo PRC-SPR-1.

1.3. Hemeroteca Digital:

- *Carta da Província do Rio de Janeiro*, 1840: ARC 7, 12, 18, ou http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart225721/cart225721.jpg
- NIEMEYER, Conrado Jacob de. *Carta Chorographica da Provincia do Rio de Janeiro*, 1839: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart164664/cart164664.pdf
- *Planta da provincia do Rio de Janeiro*, 1830: ARC 012, 02,011, ou http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart325195/cart325195.jpg
- *Carta chorographica da provincia do Rio de Janeiro mandada organizar por Decr. da Assembleia Prov. de 30 de Out. de 1857 ... Encarregada aos Engs. Pedro d'Alcantra Bellegarde e conrado Jacob de Niemeyer:*
http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart173951/cart173951.pdf

2. Biblioteca Digital do Senado Federal:

- ALMEIDA, Candido Mendes de. *Atlas do Imperio do Brazil compreendendo as respectivas divisões administrativas, ecclesiásticas, eleitoraes e judiciairas dedicado a Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II destinado á Instrução Publica no Imperio com especialidade á dos Alumnos do Imperial Collegio de Pedro II organizado por Candido Mendes de Almeida.* Litografia do Instituto Philomathico, Rua Sete de Setembro n. 68. Rio de Janeiro, 1868.
- BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brasileiro.* Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 7 vols. 1970.
- CAMPOS, Frederico Carneiro de. *Alguns apontamentos estatísticos sobre a 1ª sessão das Obras Publicas da Provincia do Rio de Janeiro no ano de 1842.* Tipografia do Diario, de N. I. Vianna, 1842.
- LAXE, João Baptista Cortines. *Regimento das Camaras Municipaes ou Lei de 1º de Outubro de 1828 associada com as leis, decretos, regulamentos e avisos que revogão ou alterão suas disposições e explicão sua doutrina: precedida de uma introdução histórica, e seguida de sete apensos, contendo o ultimo uma breve noticia da formação dos municípios da provincia do Rio de Janeiro.* Ed.: B. L. Garnier – Livreiro-Editor. Rua do Ouvidor, 71, Rio de Janeiro, 1885.
- NIEMEYER, Conrado Jacob de. *Relatorio dos trabalhos concluídos na Estrada do Commercio entre os rios Iguassú e Parahiba, em cumprimento do contracto, aditamento, e alterações a que se obrigue com o governo provincial do Rio de Janeiro.* Tipografia de J. E. S. Cabral, Rua do Hispicio N. 66, Rio de Janeiro, 1844.
- SISSON, S. A. *Galeria dos Brasileiros Ilustres.* Coleção Brasil 500 anos. Editora do Senado Federal, Brasília, 1999. 2 vols.
- SOUSA, Paulino José Soares de. *Estudos práticos sobre a administração das províncias no Brasil pelo Visconde do Uruguai.* Ed.: B. I. Garnier, Livreiro editor. Rio de Janeiro, 1865. Parte I, tomos I e II.
- VASCONCELLOS, J. M. Pereira de. *As Assembléas Provinciaes ou Collecção Completa das Leis, Decretos, Avisos, Ordens e Consultas que se tem expedido ácerca das atribuições actos de taes corporações; seguida de um trabalho em ordem alfabética feita por ordem do governo pelo Sr. Conselheiro Senador Francisco Octaviano de Almeida Rosa.* Ed.: Eduardo & Henrique Laemmert, Rua do Ouvidor, 68, 1869, Rio de Janeiro.

- VEIGA, Luiz Francisco da. *Repertorio das Leis e Decisões do Governo concernentes á 2ª Diretoria da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas desde o anno de 1808*. Typografia Nacional, Rua da Guarda Velha, 1865.

3. Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro:

- Fundo do Presidente de Província: Secretaria da Presidência da Província: Notação: 1089. Deliberações sobre obras públicas (1836).

4. Center of Research Libraries:

- *Relatório do Ministro do Império*, ministro Candido José de Araujo Vianna, 1843;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente José Paulino Soares de Souza, 1838;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente José Paulino Soares de Souza, 1840;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente Souza França, 1841;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente João Hermeto Carneiro Leão, 1842;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente João Caldas Vianna, 1843;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente João Caldas Vianna, 1844;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, vice-presidente Visconde da Vila Real da Praia Grande, 1845;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, 1846;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, 1847;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, 1848;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, presidente Luiz Pedreira do Couto Ferraz, 1849;

- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, vice-presidente João Pereira Darrigue Faro, 1850;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, vice-presidente João Pereira Darrigue Faro, 1851;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, vice-presidente João Pereira Darrigue Faro, 1852;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, vice-presidente João Pereira Darrigue Faro, 1853;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, vice-presidente João Pereira Darrigue Faro, 1854;
- *Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro*, vice-presidente Joé de Sá Rego, 1855.

Referências bibliográficas

1. Livros, capítulos de livros e artigos:

- ARAÚJO, Cícero. Bentham, o Utilitarismo e a Filosofia da Política Moderna. *En publicacion: Filosofia politica moderna. De Hobbes a Marx*. Boron, Atillio A. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales; DCP-FFLCH, Departamento de Ciencias Políticas, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, UPS, Universidade de São Paulo, 2006. ISBN: 978-987-1183-47-0. Disponível em: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/secret/filopolmpt/12_araujo.pdf
- BENTHAM, Jeremy. *Uma introdução aos princípios da moral e da legislação*. Coleção Os Pensadores. Ed.: Abril Cultural e Industrial. São Paulo, 1974.
- BOURIDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Ed.: BERTRAND BRASIL, Rio de Janeiro e Difusão Editorial, Ltda., Lisboa. 1989.
- _____. *Razões Práticas sobre a teoria da ação*. Papyrus Editora, 9ª Edição, 2008, São Paulo.
- CARVALHO, José Murilo. *A Construção da Ordem: a elite política Imperial*. Ed.: Civilização Brasileira, 3ª edição, Rio de Janeiro, 2007.
- CASTRO, Antonio Barros de. A Economia Política, o Capitalismo e a Escravidão. In.: LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). *Modos de Produção e a Realidade Brasileira*. Ed.: Vozes, Petrópolis – Rio de Janeiro, 1980.
- COSTA, Wilma Peres. *A Espada de Damocles: O Exército, a Guerra do Paraguai e a Crise do Império*. Ed.: HUCITEC, Ed.: UNICAMP, São Paulo, 1996.
- ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador: Formação do Estado e Civilização*. Vol. 2. Ed.: Jorge Zahar, 1994.
- EWAD, Ariane Patrícia. Por uma razão não corrompida: pedagogia do Iluminismo e construção da ciência. In.: *Revista da Sociedade Brasileira de História da Ciência*, Número 16, Julho – Dezembro, 1996.

- GORENDE, Jacob. O Conceito de Modo de Produção e a Pesquisa Histórica. In.: LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). *Modos de Produção e a Realidade Brasileira*. Ed.: Vozes, Petrópolis – Rio de Janeiro, 1980.
- GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Império das Províncias: Rio de Janeiro, 1822 – 1889*. Ed.: Civilização Brasileira e FAPERJ. Rio de Janeiro, 2008.
- GRAMSCI, Antônio. Breves notas sobre política de Maquiavel. In: COUTINHO, Carlos Nelson. *Cadernos do Cárcere: Maquiavel, notas sobre o Estado e a Política*, vol. 3. Editora: Civilização Brasileira, 3ª edição, 2007, Rio de Janeiro.
- _____. *Concepção dialética da História*. Ed.: Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1966.
- HOBBSAWN, Eric J. *A Era das Revoluções 1789 – 1848*. Ed.: Paz e Terra, 15ª Edição, 2001.
- HOBBS, Thomas. *Leviatã ou Matéria, Forma e Poder de um Estado Eclesiástico e Civil*. In: *Os Pensadores*. São Paulo, 1979.
- HÖRNER, Eric. Cidadania e insatisfação armada: a “Revolução Liberal” de 1842 em São Paulo e Minas Gerais. In.: DANTAS, Monica Duarte. *Revolutas, Motins, Revoluções: homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX*.
- IZZO, Francesca. Maquiavel como Filósofo da Praxis. In.: AGGIO, Alberto; HENRIQUES, Luiz Sérgio; VACCA, Giuseppe (Orgs.). *Gramsci no seu tempo*. Ed.: Contraponto e Fundação Astrogildo Pereira. Brasília – DF, 2010.
- JANCSÓN, Isván. A Construção dos Estados Nacionais na América Latina: apontamentos para o Estado do Império como Projeto. In.: LAPA, José Roberto do Amaral; SZMRECSÁNYI, Tamás (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. EdUSP. São Paulo, 2002, 2ª edição.
- LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808 – 1842*. Coleção BIBLIOTECA CARIOCA, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração. 2ª edição, Rio de Janeiro, 1992.
- LUKÁCS, Georg. *História e Consciência de Classe: estudos sobre a dialética marxista*. Ed.: Martins Fontes. São Paulo, 2003.

- MARASCHIN, Gabriel de Azevedo. *Economia liberal de base escrava: colônias, fazendas e racionalismo econômico no Rio de Janeiro (1840-1850)*. Revista Mosaico, v. 5, n. 1.

Vassouras, Rio de Janeiro. 2014. Link de acesso em:

<http://editorauss.uss.br/index.php/RM/article/view/913/941>

- MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. A cartografia do poder senhorial: cafeicultura, escravidão e formação do Estado nacional brasileiro, 1822-1848. In.: SALLES, Ricardo; MUAZE, Mariana. *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*. Ed.: Editora 7 letras e FAPERJ. Rio de Janeiro, 2015.

- MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro; BORGES, Magno Fonseca. Modernidade, ordem e civilização: a companhia Estrada de Ferro D. Pedro II no contexto da direção Saquarema. In.: SALLES, Ricardo; MUAZE, Mariana. *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*. Ed.: Editora 7 letras e FAPERJ. Rio de Janeiro, 2015.

- MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. O Centauro Imperial e o “Partido” dos Engenheiros: a Contribuição das Concepções Gramscianas para a Noção de Estado Ampliado no Brasil Império. In.: MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Historiografia no Brasil*. Ed.: EdUFF e FAPERJ. Niterói, Rio de Janeiro, 2006.

- MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. Ed.: HUCITEC, 3ª edição, São Paulo, 1990.

- OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes. *A Construção inacabada: A economia brasileira, 1828 – 1860*. Ed.: Vício de Leitura.

- PIÑEIRO, Théo Lobarinhas, SARAIVA, Luiz Fernando. Compreender o Império: Usos de Gramsci no Brasil no século XIX. ASSIS, Angelo Adriano Faria, SANTOS, João Henrique, ALVES, Ronaldo Sávio Paes. In.: *Tessituras da memória: Ensaio acerca da Construção e uso de Metodologias na Produção da História*. Ed.: Vício de Leitura, Niterói – Rio de Janeiro, 2011.

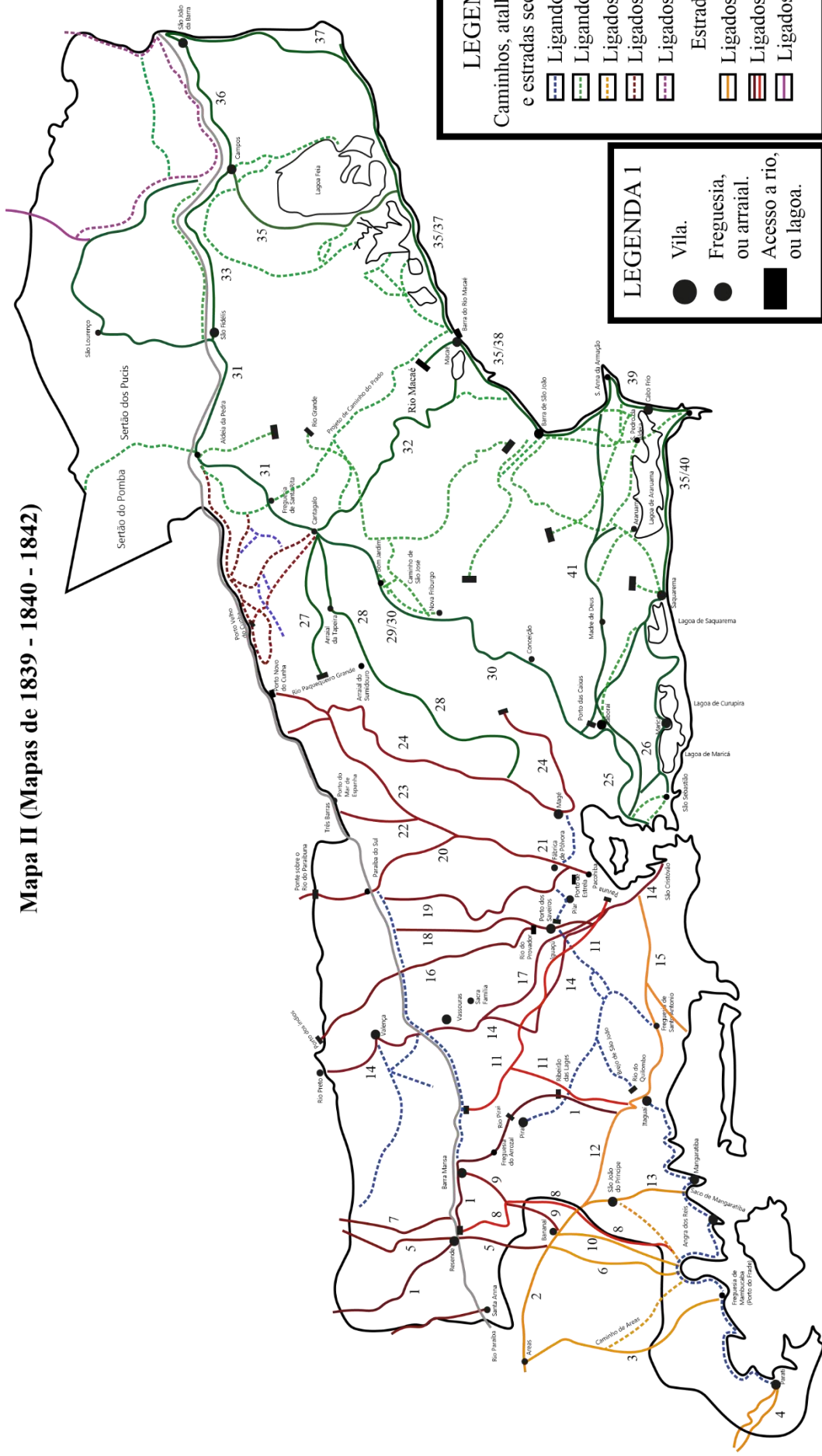
- PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. As Classes Sociais na Construção do Império do Brasil. In.: MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Historiografia no Brasil*. Ed.: EdUFF e FAPERJ. Niterói, Rio de Janeiro, 2006.

- ROSA, Christian Fernandes Gomes. Jeremy Bentham e a constituição do conceito de Direito no pensamento jurídico Moderno. In.: *Revista Estudos Jurídicos UNESP*, Franca, A. 14, n. 20, 2010.
- SEMERARO, Giovanni. *Cultura e Educação para a Democracia: Gramsci e a sociedade civil*. Ed.: Vozes. Petrópolis, Rio de Janeiro, 1999.
- TOMICH, Dale. *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy*. Ed.: Rowman & Litterfield Publishers, INC. USA, 2004.

2. Teses e Dissertações:

- PENHA, Ana Lucia Nunes. *Nas águas do Canal: política e poder na construção do canal Campos – Macaé (1835-1875)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense, sob orientação do Professor Doutor Carlos Gabriel Guimarães. Niterói, 2012.
- PINTO, Clarice de Paula Ferreira. *“O Imperador reina, governa e administra”*: o Visconde do Uruguai e a construção do Estado Imperial (1836-1843). Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense, sob a orientação do Professor Doutor Théó Lobarinhas Piñeiro. Niterói, 2014.

Mapa II (Mapas de 1839 - 1840 - 1842)



LEGENDA 2

Caminhos, atalhos, picadas e estradas secundárias:

- Ligando o centro-Sul
- Ligando o centro-Norte
- Ligados à São Paulo
- Ligados à Minas Gerais
- Ligados à Espírito Santo

Estradas:

- Ligados à São Paulo
- Ligados à Minas Gerais
- Ligados à Espírito Santo

LEGENDA 1

Vila.

- Freguesia, ou arrabal.
- Acesso a rio, ou lagoa.

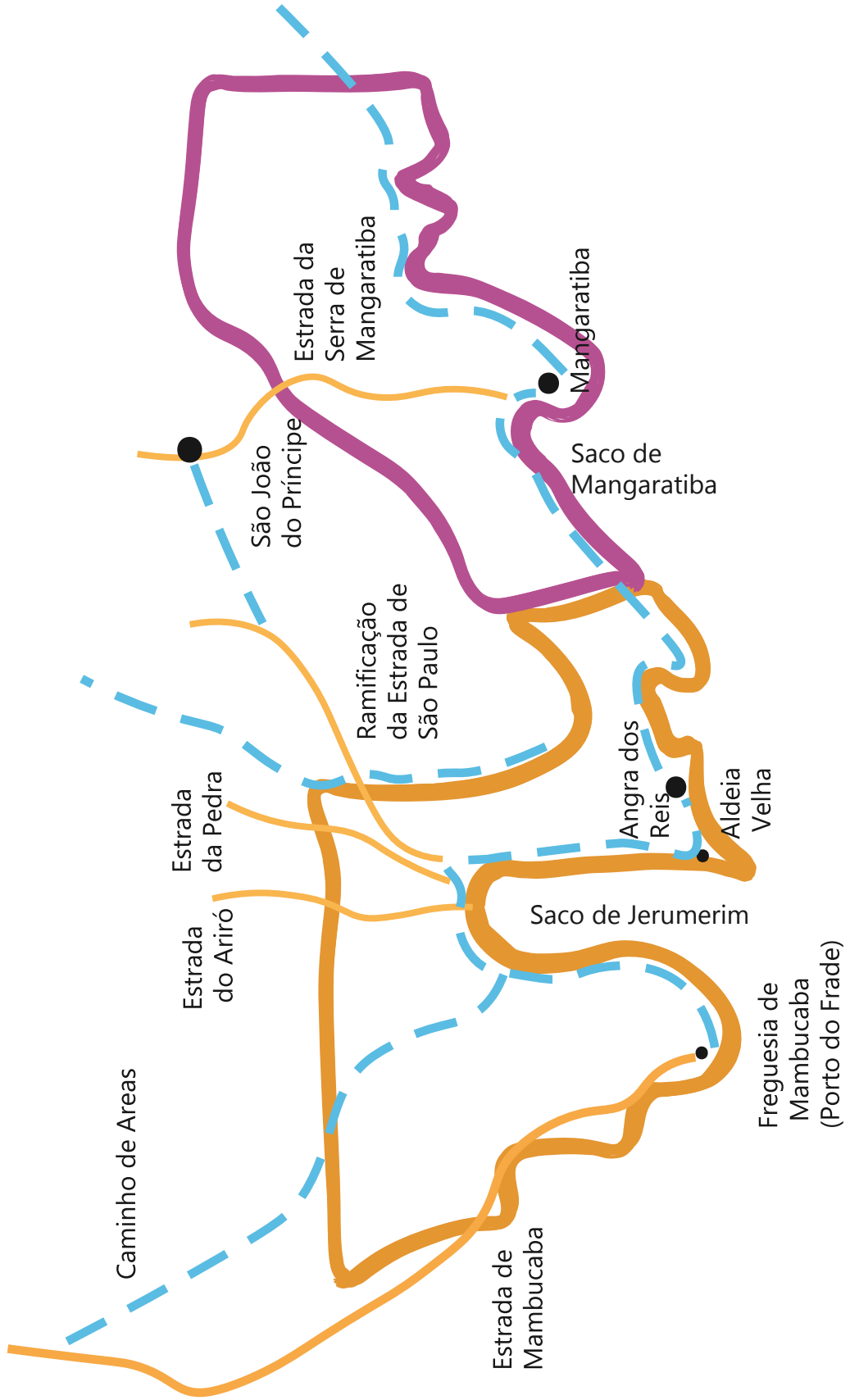
LEGENDA 3

Estradas - Nomeclatura:

- 1: Hipótese para a Estrada do Presidente.
- 2: Estrada de São Paulo.
- 3: Estrada de Mambucaba.
- 4: Estrada Geral de São Paulo.
- 5: Estrada de Resende.
- 6: Estrada do Ariró.
- 7: Estrada da Bocaina.
- 8: Estrada de Resende a Angra dos Reis.
- 9: Estrada de Barra Mansa.
- 10: Estrada da Pedra.
- 11: Estrada dos Fazendeiros.
- 12: Estrada de Itaguaí.
- 13: Estrada de Mangaratiba.
- 14: Estrada do Rodocío.
- 15: Estrada de Santa Cruz.
- 16: Estrada do Comércio.
- 17: Estrada da Polícia.
- 18: Hipótese para a Estrada do Verneck.
- 19: Hipótese para a Estrada do Couto.
- 20: Estrada Velha da Estrela.
- 21: Estrada Normal da Estrela.
- 22: Estrada da Estrela pelo Mar de Espanha.
- 23: Estrada Nova da Estrela.
- 24: Estrada de Magé.
- 25: Estrada de Niterói a Itaboraí.
- 26: Estrada de Niterói a Maricá e Saquarema.
- 27: Estrada de Cantagalo ao Paquetairo Grande.
- 28: Estrada de Cantagalo a Magé.
- 29: Estrada de Cantagalo a Nova Friburgo.
- 30: Estrada de Cantagalo ao Porto das Caixas.
- 31: Estrada de Cantagalo a São Fidelis.
- 32: Estrada de Cantagalo a Macaé.
- 33: Estrada de São Fideis a Campos.
- 35: Estrada de Campos para Niterói.
- 36: Estrada de Campos para S. João da Barra.
- 37: Estrada de S. João da Barra para Macaé.
- 38: Estrada de Barra de São João.
- 39: Estrada de Barra de São João para Cabo Frio.
- 40: Estrada de Cabo Frio para Saquarema e Maricá.
- 41: Estrada de Niterói a Cabo Frio.

ANEXO II

Municípios de Angra dos Reis e Mangaratiba com base no Mapa II e no de 1858



ANEXO III

RECEITA PROVINCIAL

	1840-1841	1841-1842	1842-1843	1843-1844	1844-1845	1845-1846	1846-1847	1847-1848	1848-1849	1850-1851	1852-1853	1853-1854	1854-1855	1855-1856
Dízimos														
Dízimo do café	520.830\$957	567.892\$571	533.923\$482	538.387\$812	531.066\$900	651.937\$182	656.615\$711	760.542\$461	649.489\$030	989.054\$133	1.022.877\$845	983.387\$449	1.233.599\$219	1.459.492\$000
Dízimo de minucas	519\$660	786\$076	421\$424	470\$632	311\$514	493\$063	508\$165	888\$462	802\$236	98\$289				
Dízimo do açúcar			82.208\$000											
Dízimo do algodão	608\$259	408\$183	47\$892	368\$017	288\$673	\$569	138\$000		1\$750					
Diversos ramos da renda provincial														
Décima de prédios urbanos	14.465\$897	11.304\$434	29.853\$691	35.210\$686	53.217\$929	48.275\$527	54.585\$914	57.729\$045	59.553\$192	68.676\$950	73.178\$863	77.283\$175	80.140\$231	88.614\$771
Décima de legados e heranças	26.914\$909	40.436\$615	59.439\$146	55.551\$777	27.527\$333	48.569\$776	81.914\$828	50.877\$064	105.636\$894	116.217\$893	89.800\$903	102.367\$413	82.492\$637	83.838\$434
Imposto de sobre a água-antenne	35.624\$562	61.859\$884	54.741\$007	55.516\$393	53.626\$000	54.432\$000	56.212\$000	58.933\$000	62.492\$900	80.336\$900	88.170\$000	93.925\$000	100.455\$000	103.845\$000
Meia-siza de escravos	25.793\$518	26.143\$944	40.312\$377	54.769\$084	61.653\$161	81.952\$771	83.379\$595	71.534\$833	61.532\$510	130.283\$159	136.137\$519	182.097\$638	179.563\$065	185.087\$783
Direitos de portagem	15.213\$680	27.528\$992												
Direitos de passagem em rios, pontes e barreiras	3.712\$525	8.860\$650	127.453\$833	116.445\$829	135.011\$206	132.123\$450	127.936\$348	114.089\$966	135.751\$341	144.173\$880	144.450\$400	151.792\$440	177.399\$734	156.720\$488
Direitos de Chancelaria	14\$944													
Emolumentos de certidões	18\$280	5\$440	\$640	\$320										
Emolumentos que se cobram em repartições														
Multas	78\$458	48\$270	14\$687		23\$109	2\$440	168\$723	145\$169	186\$766	1.161\$169	1.118\$090	1.165\$800	1.178\$786	1.228\$080
Contribuições de policia	5.143\$080	6.751\$280	6.614\$210	7.068\$480	7.516\$800		9.810\$800	10.001\$920	9.521\$120	33.974\$270	34.445\$600	39.900\$100	42.318\$000	44.708\$785
Cobrança da dívida ativa anterior a 1836	15.450\$362	21.280\$708	630\$369											
Cobrança da dívida ativa posterior a 1836			30.299\$989	13.772\$479	22.727\$533	10.933\$846	19.791\$714	3.014\$580	5.762\$204	20.467\$000	17.194\$008	16.753\$351	17.452\$624	15.000\$000
Imposto sobre cabeça de gado	4.399\$670	4.474\$660	5.188\$840	4.958\$400	4.958\$400	10.518\$000	9.482\$000	9.182\$000	7.696\$800	10.072\$000	11.284\$000	11.890\$000	12.972\$000	11.434\$000
Subsídio literário	1.105\$380	892\$960	921\$880	879\$660	879\$660		9.482\$000	9.182\$000						
Terça parte de officios	630\$000	45\$000												
Novos e velhos direitos	3.094\$284	2.982\$118	2.362\$082								48\$640	35.660	65\$050	38\$780
Próprios provinciais			870\$966	1.100\$000	1.261\$000	1.200\$000	1.217\$000		1.167\$400	606\$000	671\$910	1.229\$818	2.031\$250	2.028\$247
Premios de bilhetes de loteria não reclamados			104.168\$000				2.470\$000	12.510\$000	5.100\$000	6.380\$000				
Coletorias e Barreiras														
Produto líquido de 4 loterias									63.600\$000					
Produto líquido para Maizes e Casas de Caridade							44.400\$000	33.300\$000		82.800\$000	82.800\$000	82.800\$000	82.800\$000	82.800\$000
Consignações														
Consignação da Lei de 3 de Outubro de 1834														
Consignação da Lei de 6 de Maio de 1836														
Total de receita arrecaçada	672.973\$525	781.489\$803	911.732\$515	934.167\$369	899.811\$218	1.040.238\$624	1.157.987\$798	1.191.130\$500	1.168.239\$343	1.684.301\$643	1.724.071\$442	1.746.037\$100	2.019.301\$670	2.256.910\$393

ANEXO IV
Rendas Municipais

Municípios:	Arrecadação Anual														
	1840	1841	1842	1843	1844	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Campos	27.940\$000	190.025\$168	35.120\$000	30.863\$200	35.879\$650	37.226\$610	48.876\$160	46:105\$018	45:685\$400	66:939\$000	41:450\$240	40:589\$000	54:350\$000	71:741\$000	67:713\$000
Niterói	20.430\$900	16.739\$360	25.505\$000	20.080\$010	37.034\$880	31.044\$654	31.296\$600	32.864\$302	37.524\$552	59.454\$820	41:773\$784	44:083\$000	52:928\$000	58.625\$000	64.550\$000
Iguassú	5.476\$090	17.567\$560	13.794\$000	14.038\$000	18.873\$600	15.468\$714	12.928\$198	16:117\$768	17.934\$401	14.460\$064	18:406\$620	18:159\$000	23:000\$000	31:430\$000	31:293\$000
Macaé	954\$080	8:101\$003	2.511\$000	3.826\$000	8.233\$360	7:469\$476	8:152\$012	11:846\$700	13:448\$020	14:295\$280	17:720\$480	19:944\$000	23:508\$000	27:595\$000	28:044\$000
Magé	5.085\$120	10.872\$009	12:172\$000	10:012\$000	11:399\$600	10:680\$160	9:154\$988	14:232\$800	10:261\$988	10:432\$816	13:328\$040	14:292\$000	15:820\$000	23:928\$000	21:827\$000
Angra dos Reis	9.444\$000	13:137\$527	11:114\$000	7:904\$000	13:382\$000	12:255\$580	11:776\$860	12:687\$240	13:878\$800	11:942\$460	12:075\$140	11:764\$000	16:922\$000	16:956\$000	18:096\$000
Itaboraí	7.933\$800	12:168\$598	14:808\$500	15:242\$000	9.979\$520	12:910\$160	9.394\$960	11:829\$800	8.995\$720	10:131\$360	12:348\$520	18:946\$000	14:220\$000	16:531\$000	15:327\$000
Vassouras	1.322\$200	22:638\$611	7:449\$500	8.423\$000	11:430\$910	6:703\$000	8.568\$800	9.989\$800	10:437\$600	5.253\$600	11:656\$280	11:136\$000	14:902\$000	20:368\$000	21:672\$000
Pirai	691\$000	6:202\$470	3.088\$000	4.021\$000	6.367\$640	7.971\$600	11:277\$800	6.857\$200	5.234\$000	10:109\$600	13:296\$000	14:506\$000	20:456\$000	37:811\$000	21:981\$000
Resende	1:158\$000	10:377\$047	4:464\$000	7.312\$000	7.833\$240	8:173\$532	9.963\$832	9:192\$400	8.976\$822	12:059\$062	12:306\$088	12:667\$000	10:634\$000	17:729\$000	20:931\$000
Cabo Frio	3.796\$100	5.276\$188	6.683\$500	8.253\$400	9.016\$400	5.810\$952	6.688\$480	7:741\$680	9.896\$376	11:314\$292	11:512\$160	13:541\$000	14:230\$000	18.480\$000	17.903\$000
Itaguaí	2.787\$540	3.641\$368	7.062\$000	4.506\$000	5.307\$520	12:065\$712	12:380\$982	9.978\$960	12.807\$720	10.218\$180	11:157\$000	11:424\$000	10:330\$000	13:648\$000	12:163\$000
Valença	3.950\$900	3:116\$221	3.792\$000	3.823\$000	4.865\$240	6.807\$400	6.986\$480	7:433\$860	11.207\$520	6.001\$900	10.006\$100	11:187\$000	10:318\$000	18.918\$000	22:135\$000
S. Joao do Principe	1.605\$200	7:417\$770	3.523\$000	7.703\$300	10.702\$000	7.018\$560	6.605\$880	8.744\$160	10.259\$920	7.303\$800	13:260\$880	11:201\$000	15:550\$000	12:374\$000	11:431\$000
Estrela							6:190\$574	8.794\$324	8.858\$734	13.339\$868	14:353\$300	14:455\$000	15:550\$000	17:067\$000	18.373\$000
Barra Mansa	6.498\$70	1.932\$330	3.765\$000	3.090\$000	3.017\$320	3.897\$560	4:183\$980	9.958\$040	17.204\$720	5:184\$580	7.886\$500	7:763\$000	9.250\$000	13.051\$000	16.348\$000
S. João da Barra	2.854\$360	5.838\$941	5.204\$000	4.734\$000	6.929\$100	7.636\$650	7:130\$304	9.464\$764	8.314\$240	7.610\$928	11:064\$860	10:576\$000	8.398\$000	9.751\$000	10.743\$000
Paraíba do Sul	931\$080	1.781\$923	1.792\$000	4.000\$000	3.273\$360	4.305\$600	4:193\$600	5.783\$200	6.803\$200	5.792\$600	9.002\$000	12:542\$000	11:244\$000	14.220\$000	14.463\$000
Parati	2.944\$680	5.797\$333	4.926\$000	4.322\$800	5.773\$480	5.861\$888	6.546\$124	7:747\$658	6.956\$640	5.897\$552	8.562\$994	7.933\$000	7.044\$000	8.054\$000	8.324\$000
Santo Antonio de Sá	2.478\$800	4.670\$578	5.436\$000	4.000\$000	5:139\$440	5:484\$800	4.608\$800	5:434\$000	5.374\$000	6.110\$800	7:168\$000	7.891\$000	9.600\$000	10.410\$000	10.036\$000
Maricá	2.553\$560	3:376\$673	4.823\$000	4.392\$400	5.086\$520	6.393\$632	6.818\$642	4.414\$096	6.262\$274	6.114\$496	7.201\$782	7.172\$000	6.037\$000	7.763\$000	7.506\$000
Saquarema		9.988\$000	4.823\$000	2.061\$200	4.339\$440	4.502\$098	8.263\$816	5.730\$395	5.811\$476	6.420\$456	6.868\$660	6.760\$000	6.638\$000	8.358\$000	11.461\$000
Mangaratiba	9.288\$200	4.355\$856	2.498\$000	2.900\$000	4:160\$320	4:489\$220	4.211\$998	5.658\$440	6.203\$320	5.196\$260	8.691\$408	8.119\$000	6.208\$000	7.528\$000	9.308\$000
Capivari					2.383\$440	2.313\$200	2.789\$200	6.642\$800	4.463\$200	2.991\$400	4.436\$000	3.360\$000	11:024\$000	14.757\$000	16.085\$000
Rio Bonito						4.620\$000	3.688\$800	4.374\$800	4.374\$800	5.929\$800	6.680\$864	7.455\$000	7.360\$000	9.297\$000	12.118\$000
Nova Friburgo	2.806\$200	1.137\$138	9.266\$000	1.133\$000	1.135\$480	2.605\$500	3.332\$640	5.143\$020	3.804\$600	5.844\$720	6.885\$090	6.620\$000	5.070\$000	5.722\$000	6.605\$000
Cantagalo	1.004\$640	1.214\$020	2.935\$000	1.066\$330	1.535\$850	2.412\$800	2.126\$400	3.553\$600	3.732\$400	4.349\$800	7:103\$000	10.800\$000	3.984\$000	3.796\$000	3.238\$000

