

O RIO DE JANEIRO “VAI FAZENDO PROGRESSO NAS VIAS DA CIVILIZAÇÃO”. PACOTILHA, 1851

RIO DE JANEIRO “IS MAKING PROGRESS ON THE ROADS OF CIVILIZATION”.
PACOTILHA, 1851

Magno Fonseca Borges¹

Recebido em 09/01/2024

Aprovado em 02/02/2024

RESUMO

O artigo apresenta as novas configurações sociais e a expressão da ideia de civilização na "Pacotilha", no início dos anos 1850, e examina como as referências culturais foram apropriadas nos significados atribuídos as “melhorias materiais”. Além disso, analisa a relação entre técnica e poder nos debates que precederam a controvérsia técnico-científica sobre a transposição da Serra do Mar com a construção de uma ferrovia do Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba.

Palavras-Chave: Civilização Imperial; Técnica; Poder; Controvérsia técnico-científica; Estrada de Ferro.

ABSTRACT

The article explores the new social configurations and the expression of the idea of civilization in the "Pacotilha" in the early 1850s, examining how cultural references were appropriated in the meanings attributed to "material improvements." Additionally, it analyzes the relationship between technique and power in the debates preceding the technical-scientific controversy over the crossing of the Serra do Mar with the construction of a railway from Rio de Janeiro to the Paraíba Valley.

Keywords: Imperial Civilization; Technique; Power; Technical-scientific controversy; Railroad.

I

Sob nosso ponto de vista, a década de 1850 representou tanto um ponto de chegada quanto um novo ponto de partida no longo transcurso de implantação do modal ferroviário no Brasil. Com efeito, até essa década, várias iniciativas foram tentadas, mas poucas saíram do plano das intenções mais imediatas e chegaram a mobilizar empenhos mais avultados para sua concretização. E nenhuma foi levada a cabo!

Até a década de 1850, não foram experimentadas quaisquer experiências de colocação dos trilhos paralelos com a efetiva circulação de pessoas e mercadorias sobre eles. As locomotivas não puxaram vagões no Brasil até então. E o grosso da produção cafeeira no sudeste era carregado aos portos - e de modo especial ao porto do Rio de Janeiro, que nesse instante era o principal embarcadouro do produto para

¹ Doutor em História pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO); Bolsista do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico no Programa de Capacitação Institucional do Museu de Astronomia e Ciências Afins (PCI/MAST/CNPq).

o mercado externo - por modal integrado, que envolvia as tropas de mulas e as barcas e chatas em pequenos portos situados ao fundo da Baía da Guanabara. O mesmo acontecia com o transporte dos gêneros de alimentos e mais mercadorias vindas do interior da província do Rio de Janeiro para o abastecimento da população da maior cidade brasileira.

Naquele instante de complexificação da sociedade, as longas, cansativas e caras viagens ao Rio de Janeiro exigiam maior grau de planejamento. Os que se dirigiam da Bahia, Pernambuco, Maranhão, e também São Paulo e Rio Grande do Sul, já faziam uso do transporte marítimo. O mesmo não era possível aos que vindos de Goiás, Minas Gerais e do Vale do Paraíba fluminense ou paulista seguiam para o Rio de Janeiro. Eram sobre o lombo das mulas - em viagens perigosas, sujeitos às intempéries, às dificuldades por hospedagens e alimentação que quase nunca ofertavam as variedades de sofisticação e conforto que marcavam os lugares de cada um dos diferentes tipos sociais em trânsito² - que se dava o deslocamento de pessoas.

A permanência na Corte também exigia algum grau de atenção. Não à toa, proliferava pela capital do Império a forte especulação imobiliária - com as constantes e sempre crescentes negociações de diferentes padrões de residências. Para além dos que compunham os quadros da sociedade política mais restrita, no exercício de seus mandatos como deputados ou senadores do Império,³ era bastante comum que aqueles que compunham o mundo do governo também tivessem casas de residência na Corte e por lá passassem longas temporadas. Ao mesmo tempo, eram ampliados

² Vale destacar que as demandas materiais - que também eram marcadores sociais - daqueles que compunham o "mundo do governo" diferiam bastante daqueles que compunham o "mundo do trabalho" e o "mundo da desordem", conforme a importante formulação Ilmar Rohloff de Mattos (2004).

³ Até o ano de 1834, na cidade do Rio de Janeiro funcionava tanto a Corte, como também a capital da província do Rio de Janeiro. Esse quadro foi alterado com o ato adicional. A capital da província do Rio de Janeiro passou a ser a cidade de Niterói, onde se situava a Assembléia Legislativa provincial. Não obstante, era comum que deputados provinciais também fixassem residência na Corte, deslocando-se para Niterói quando das sessões da Assembléia.

os números de hotéis de diferentes categorias, as hospedarias, e ainda os pequenos conjugados e quartos para alugar por temporadas.⁴

Esses deslocamentos em direção à Corte não eram exatamente uma novidade. Eles se deram ao longo de praticamente todo o período imperial. A novidade talvez residisse na crescente frequência com que aconteciam. E neste sentido, a década de 1850 também representou um novo marco. Como nunca antes, e por motivações diversas, fluíam para a Corte pessoas de diferentes extratos da sociedade. Alguns muitos, com permanência transitória e em conformidade com as mais diferentes atividades que realizavam; outros tantos, buscavam na maior cidade do Império outros horizontes e expectativas de vida. Visavam se fixarem no lugar. Almejavam alguma oportunidade de reinventar sua existência social.

Por fim, a década de 1850 marcava um novo momento ao menos sob mais dois importantes pontos, quais sejam, o da questão das disputas políticas e o da consolidação da escravidão. Desde a Independência, uma série de rebeliões - algumas várias de grande porte, outras nem tanto - colocava em risco a unidade política e territorial do Império. Embora seja possível quantificar numericamente sua maior frequência ao longo do período regencial, algumas se desdobraram para a década de 1840, a exemplo da Farroupilha. Outras eclodiram neste instante, como o movimento liberal de 1842 e por fim, já no crepúsculo daquela década, a Praieira. Todas foram debeladas pelas forças da ordem. E essas vitórias demarcavam os limites das disputas entre os diferentes grupos políticos no interior do mundo do governo e impunham a solução pacífica como o único caminho possível. Essas vitórias compunham o bojo das relações de força que influíram na consolidação do projeto conservador e, portanto, da concretização da direção moral e intelectual dos Saquaremas (MATTOS, 2004).

⁴ Diversos são os anúncios que podem ser encontrados nos mais variados periódicos da época e ajudam a desvelar o dinamismo do mercado imobiliário da Cidade do Rio de Janeiro na década de 1850. Alugues e vendas de casas para morada, casa para negócios etc. eram rotineiros. Na página 3 do Diário do Rio de Janeiro, de 3 de Janeiro de 1850, por exemplo, pode-se ler o instigante, mas não singular, anúncio que fazia o Sr. Antônio Joaquim Dias, como secretário da "Venerável ordem 3ª do Senhor Bom Jesus do Calvário e Via-Sacra". Assim dizia ele: "A venerável ordem 3ª do Senhor Bom Jesus do Calvário e Via-Sacra, vende os prédios que lhe foram legados pelo finado irmão corrector geral Geraldo de Siqueira Bastos, para, na conformidade da lei, ser o seu produto empregado em apólices da dívida publica. Quem pretender comprá-las, dirija suas propostas, em cartas fechadas, ao secretario da mesma ordem, morador na rua de S. Pedro n. 2, esquina da Rua Direita, 1º andar. Os prédios são os seguintes: Uma casa de sobrado na Rua da Lapa n. 71, que está rendendo 60\$ rs. por mez. Uma dita de sobrado na Rua do Sabão n. 313, que está rendendo 40 \$ rs. pro mês. Uma dita térrea no morro de Valongo n, 13, que está rendendo 7 \$ rs. por mês. Uma dita, dita n. 15, que está rendendo 8 \$ rs. Uma dita dita n. 17. que está rendendo 13 \$ rs." Na página 4 do Jornal do Comércio de 17 de janeiro de 1854, pode-se ler um anúncio de "Aluga-se um quarto com duas janelas de frente, boa vista para o largo e para o mar; para tratar, no largo do Paço nº. 12 A". Em 02 de agosto de 1855, a pagina 4 do Jornal do Comércio era anunciado "Vende-se na proximidade da cidade, a um quarto de hora de viagem, uma boa casa de sobrado, com cômodos para família, boa chácara com 111/2 braças de frente e 40 de fundos, água dentro e todas as comodidades exigidas para uma família, o terreno é próprio; para informações e tratar, na Rua da Lampadosa, nº 48".

Já no que tange ao escravismo, ainda que com algum queixume de fração da classe senhorial, o fim do tráfico de escravos não chegou a fazer ruir a escravidão como a principal amálgama entre os diferentes grupos no interior do mundo do governo. O fim do tráfico atlântico de escravos, neste sentido, não deslegitimava a escravidão como solda entre sociedade e governo. Os Saquaremas reforçaram as referências centrais junto aos poderes locais. Para isso, garantiam aos proprietários que acabar com o tráfico não significava dar cabo da escravidão. A estabilidade da escravidão foi alcançada, exatamente no momento em que as fazendas conseguiam diminuir a desproporcionalidade dos sexos e a formação de famílias era estimulada, por um lado, e por outro, o tráfico interprovincial garantia circulação de cativos para o abastecimento das regiões de *plantations* (SALLES, 2008, pp. 195-207).

Com o sucesso da cultura cafeeira, a estabilidade política e a direção moral e intelectual Saquarema consolidada, a escravidão, embora não homogênea, mas hegemonicamente aceita e difundida, seguia firme e forte. Por outro lado, também é possível admitir que o fim do tráfico favoreceu uma maior tranquilidade externa, ameaçada pela ação britânica, ao mesmo tempo em que foram liberados capitais antes empregados no comércio negreiro para serem investidos em outras áreas. Em larga medida, a imagem do Império do Brasil como época de prosperidade; como época de ouro da nossa história, começou a ser desenhada a partir desse momento (SALLES, 2013, pp. 17-21).

E nesse sentido, os chamados melhoramentos materiais tiveram papel destacado. Se ao longo dos decênios anteriores as reivindicações por melhoramentos materiais foram uma constante, na década de 1850 essas palavras eram quase uníssonas. Com elas, atores e agentes de então faziam coro! E elas ressoavam por quase todos os cantos do Império. Mas, em nenhum lugar foram tão repetidas quanto na Corte.

Pedro Marinho indicou que "as estradas de ferro compunham parte da agenda das políticas públicas que envolviam as obras de infraestrutura, ou, como no linguajar de época, os "melhoramentos materiais". Para dar conta de explicar o sentido do termo, o autor buscou apoiar-se na edição de 1889 do "Dicionário da Língua Portuguesa [...] de Antonio Morais Silva". Lá, verificou que "a definição para "melhoramentos públicos" referia-se às "obras de utilidade ou embelezamento feitas pelo Estado, pelo município, etc. para uso e gozo da população: v.g. abertura de ruas, praças, abastecimento de águas, esgotos, iluminação, viação acelerada, edificações, jardins, etc."" (MARINHO P. M., 2015, p. 208 e n. 18).

O famoso dicionário Morais, como era conhecido - ou ainda, conforme consta na capa, "Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Rafael Bluteau,

reformado e acrescentado por Antônio de Morais Silva, Natural do Rio de Janeiro"⁵ - veio a lume em 1789.⁶ Foi impresso em Lisboa, na oficina de Simão Thadeu Ferreira, com a licença da Real mesa da comissão geral sobre o exame e censura de livros. Era composto por dois volumes - sendo o primeiro A-K e o segundo L-Z. Interessante perceber como o termo foi tornado mais complexo ao longo dos 100 anos que separam aquelas duas edições. Segundo verificamos no dicionário de 1789 melhoramento foi indicado como "s. m. adiantamento, progresso v. g. nas letras, estudo. M. Lus. na vida, e costumes" (SILVA & BLUTEAU, 1789(b), p. 71).

II

Corria o ano de 1851. Era o mês de julho. E entre as páginas 1 e 2 da edição número 171 do Correio Mercantil - referente aos dias 20 e 21 daquele mês, respectivamente domingo e segunda-feira - foi publicada a 24ª Pacotilha.⁷ Entre uma

⁵ No site da Biblioteca Brasileira Guita e José Mindin consta o seguinte resumo: O Dicionário de Antonio Moraes Silva é a primeira sistematização moderna do léxico da língua, modelo e exemplo para todos os seguintes, o "Morais" foi sinônimo de dicionário para inúmeras gerações de portugueses e brasileiros. Embora o Dicionário de 1789 seja apresentado como uma versão "reformada" e "acrescentada" do Vocabulário Portuguez e Latino de 1712 de Rafael Bluteau, a diferença entre os dois é substantiva. Segundo o levantamento minucioso de Telmo Verdelho, o Dicionário de 1789 extirpa do Vocabulário Portuguez e Latino de 1712 seu caráter enciclopédico, pela retirada de 16.000 entradas de referência histórica ou onomástica. A reestruturação é radical: a obra de 1789 corresponde a apenas 30% do volume do Vocabulário Portuguez e Latino completo, e aproveita não mais que 5% de suas entradas. Por outro lado, o Dicionário de 1789 apresenta acréscimos significativos em relação à obra anterior: além de se terem adicionado 22.000 novas entradas, as grafias foram cuidadosamente regularizadas, as definições simplificadas, as informações gramaticais sistematizadas. Cf. <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5413> - acessado em 11 de maio de 2017.

⁶ O Dicionário Morais teve diversas edições posteriores. A de 1823 foi a última feita sob a responsabilidade de seu autor, que faleceu em Pernambuco em 1824. Ainda assim diversas outras reimpressões foram realizadas ao longo do Império e mesmo durante a vigência da República brasileira.

⁷ A primeira Pacotilha foi publicada na edição número 35, referente aos dias 9 (domingo) e 10 (segunda-feira) de fevereiro de 1851. Assim se expressava o redator, visando explicar o seu programa: "Tendo de encetar uma tarefa, senão árdua, ao menos superior as minhas forças; mas enfim farei o possível e *ad impossibilia nemo tenetur*, que em trocos miúdos quer dizer: Cada um enterra seu pai como pode. Arranjar a pacotinha periodicamente, remetê-la por este jornal para a Corte e províncias, afim de publicar o que se possa ser publicado, além do que já tenha sido, acompanhando o que dissermos das precisas observações e análises, tal é a principal base do meu programa. Sabem todos que uma pacotilha em si compreende mercadorias de diferentes gênero e natureza e assim fica entendido que variados assuntos terão que cair debaixo da pena do escritor que ora submisso pede vênias de se arrojar às alturas, se bem já por outros devassadas. Correio Mercantil, número 35, de 9 e 10 de fevereiro de 1851, página 1.

enormidade de temas, como era comum àquela coluna,⁸ seu articulista teceu as seguintes palavras: "Vai finalmente à cidade do Rio de Janeiro tomando todos os dias um aspecto europeu ou anglo-americano".

Ao dizer "vai [...] tomando todos os dias", o autor articulava um acontecer no tempo. Mas não se tratava apenas da mera mecânica da contagem das horas, dos dias, dos meses ou dos anos - o tempo cronológico. Somado ao gerúndio "tomando", o autor conjugou o verbo "ir" para indicar um conjunto de ações continuadas. Assim, em sua construção frasal, organizou a locução verbal "vai tomando" em associação com a cidade do Rio de Janeiro, para atribuir-lhe um caráter de espaço social em construção.⁹ E essa construção do espaço era, simultaneamente, do tempo, o que lhe permitiu estabelecer uma diferenciação entre passado e presente. Tempo e espaço foram postos em uma unidade de análise, dando conta de expressar um tempo social.

O modo como o autor organizou esse pequeno pedaço de frase ainda dá ensejo para mais alguns apontamentos. O verbo também foi semanticamente modificado com o uso do advérbio "finalmente", que permite inferir um descompasso, um atraso. Ele apontava para uma disjunção temporal. Espaço e tempo, como unidade, expressavam as experiências concretas vividas na construção da cidade do Rio de Janeiro. E essa construção foi posta em relação com outras unidades. E foi dessa correlação que ele urdiu o seu "finalmente". Daí, extraímos a noção de atraso que o autor trouxe para o seu discurso, ainda que sem utilizar a palavra.

Para ele, a formação social que "todo dia" construía e reconstruía a cidade do Rio de Janeiro - que era Capital e Corte do Império do Brasil, e onde se situava a praça de negócios e o porto mais dinâmico de todo o Atlântico Sul - estava em atraso. Mas atraso em relação a quem e em relação a quê? Essas são perguntas que precisam de respostas para melhor compreender a formulação do redator da Pacotilha.¹⁰ Neste caso, o atraso era em relação a uns e não a outros. O atraso era em relação a algumas nações europeias. O atraso também era em relação aos Estados Unidos. Mas, certamente, não era em relação a outras nações do continente americano, ou, ao

⁸ "O exame dos textos da seção indica que essa organização gráfica era uma técnica chamariz dos redatores do jornal para atrair a atenção dos leitores acostumados com os comunicados noticiosos tradicionais, mas não refletia verdadeiramente os tipos de gêneros de texto veiculados pela seção. No seu conjunto, a Pacotilha funcionava como uma microenciclopédia jornalística e literária, pois abrigava no seu espaço gráfico notícias sobre o interior, o exterior, fatos diversos na forma dos comunicados tradicionais, comunicados com comentários, diálogos alegóricos, cartas comentadas e romances seriados" (RIBEIRO, 2005, p. 135).

⁹ Vai tomando é uma locução verbal em que IR é o verbo auxiliar e TOMAR é o verbo principal. Essa locução verbal apresenta, porém, um aspecto de durabilidade da ação.

¹⁰ Isso pode ser particularmente interessante para ajudar a desvelar como o redator da Pacotilha, por meio dessa sua atividade publicista editorial se empenhava para saciar as exigências de uma dada fração de classe - com quem se relacionava, se identificava e se colocava como espécie porta-voz e formulador - como também, pretendia "criar e desenvolver estas necessidades e, conseqüentemente, em certo sentido, gerar seu público e ampliar progressivamente sua área" (GRAMSCI, 2001, p. 197).

menos, essas não foram consideradas como marco de referência importante para a percepção de mundo que buscava difundir.

Para seguirmos adiante, vale a pena resgatar a frase. Mas agora, em sua completude. Vamos a ela: "Vai finalmente à cidade do Rio de Janeiro tomando todos os dias um aspecto europeu ou anglo-americano; o que quer dizer que vai fazendo progresso nas vias da civilização". Eis aí a formulação daquele redator. Ou seja, para ele, a formação social brasileira, se comparada à de algumas nações europeias e também com os Estados Unidos, estava em atraso quanto à civilização.

Buscamos o sentido de civilização em dois lexicógrafos: o fluminense Antônio de Moraes Silva e o goiano Luiz Maria da Silva Pinto - que, em 1832, fez publicar seu "Dicionário da Língua Brasileira".¹¹

Logo nas primeiras páginas da edição de 1789 de seu dicionário, Antônio de Moraes Silva fez pública a carta que havia destinado ao "muito alto, muito poderoso príncipe, e senhor nosso".¹² Nela, justificava que seu dicionário era "de pública utilidade, glória e reputação Portuguesa" e solicitava "a benéfica atenção e desvelo de V. ALTEZA" para que a tomasse "debaixo da sua augusta proteção". A primeira edição do Dicionário Moraes deu-se em meio à crise do absolutismo monárquico europeu, por um lado, e, por outro, "em consonância com a vigente ideia de império luso-americano da geração de 1790" (LIMA, 2006, p. 43). Em sua correspondência de pedido e justificativa para autorização de publicação, o autor buscava enfatizar "a riqueza das

¹¹ O "Dicionário da Língua Brasileira" foi impresso em Ouro Preto, na Tipografia de Silva. Logo ao prólogo de seu trabalho, e como uma espécie de justificativa de seu empenho, o dicionarista fez menção à "raridade do dicionário do nosso idioma", sem, contudo, desconsiderar a existência de "diferentes edições do Fluminense Antônio de Moraes Silva, e de muitos outros lexicógrafos" (PINTO, 1832, p. 5). A singularidade do título pode permitir que em um primeiro lance de vistas, seja possível inferir que Luiz Maria da Silva Pinto buscou traçar uma diferenciação entre seu trabalho e os raros dicionários em circulação no Brasil da época. Ou ainda, como expressou a professora Ivana Stolze Lima "o título desse dicionário certamente chama a atenção de quem se depara com ele. Afinal, de que trataria?" Chamando a atenção para se ter cuidado na busca de "brasileirismos a qualquer custo" Ela indicou que, "A expressão língua brasileira, assim, é explicada não em contraposição à língua portuguesa, mas à língua dos índios". Segundo ela, "o contexto de 1832 é um tanto distinto desse jogo romântico de meados do século, momento de certa pacificação da palavra brasileiro. Por isso, levando em conta as expectativas da época, os próprios termos em que se davam as disputas políticas, aparece a explicação mais plausível e socialmente significativa para o título de 1832. Tratava-se mais de evitar o uso de um qualificativo impróprio naquele momento, do que de advogar de forma consciente e argumentada por uma cisão idiomática". A autora destacou que "É preciso olhar para a efervescente cultura política do Brasil do período regencial (1831-1840). A abdicação de D. Pedro I, a instalação de um governo regencial, as discussões em torno das reformas liberais, os diferentes movimentos sociais espalhados pelo Império foram fenômenos banhados em intensa disputa sobre a identidade e a cidadania. Paixões e fervores acompanhavam as palavras "brasileiro" e "português". Nada parecia neutro. Insultos, xingamentos, bravatas eram corriqueiros nas ruas, quartéis, teatros e no farto material impresso que circulava na Corte e nas províncias. Como atribuir ao dicionário o título de língua portuguesa se o português era o maroto, pé de chumbo, absolutista, inimigo com quem se disputavam cargos públicos e decisões sobre o rumo da política?" (LIMA, 2006, pp. 36-42).

¹² A carta era dirigida a D. João, que passou a ocupar o papel de príncipe herdeiro após a morte de seu irmão, D. José, falecido em 1788.

Línguas [...] como uma balança fiel em que se pode pesar ouro e fio o progresso da civilização das Nações". (SILVA & BLUTEAU, 1789, pp. II - V). Contudo, e mesmo tendo feito uso do termo, Morais não chegou a apresentar naquela edição um verbete para civilização. Mais de quarenta anos separam a primeira edição do Morais e o Dicionário da Língua Brasileira de Luiz Maria da Silva Pinto. E em ambos, não localizamos o termo. Contudo, encontramos a palavra "civildade".

CIVILIDADE - s. f. antiq. ação de homem do povo, de mecânico, vil. Comment. d'Albuquerque, sofrer civilidades, i. e. villanias. Outros escrevem civeldade; civildade hoje significa cortesia, urbanidade.

CIVELDADE, s. f. (de civel vil) ação vil, vileza, indignidade. Paiva Serm. 1. fl. 42. não pode ser mor - que faze-mo-lo tão abatido, e estragado (SILVA & BLUTEAU, 1789, pp. 276-277).

CIVILIDADE - s. f. Antigamente se tomava no sentido de Civeldade. Agora se toma por urbanidade.

CIVELDADE - s. f. Vileza, ação vil (PINTO, 1832, p. 244)

Após estudos mais densos e pormenorizados, Ivana Stolze Lima concluiu que "não parece haver algo especial, em termos de uma lexicografia original de Silva Pinto". Ainda, segundo suas observações - que foram feitas com os cuidados necessários à não menosprezar e minorar a contribuição do dicionarista goiano e radicado na província de Minas Gerais¹³ - a autora indicou que "o que o tipógrafo mineiro fez foi algo mais singelo, numa espécie de simplificação do Dicionário de Morais". Para dar conta de explicar isso, ela comparou vários verbetes e constatou que "Silva Pinto resumia as definições de Morais, muitas vezes retirando as citações clássicas. Além disso, onde em Morais havia o verbo e o adjetivo [...] Silva Pinto colocava só o verbo" (LIMA, 2006, pp. 43-44). Não é de estranhar, portanto, a similaridade entre as definições de civilidade que encontramos nos dois dicionários.

Algo em particular chamou nossa atenção. Os dicionaristas apontaram para uma atualização da palavra. Usando o termo "antigamente" para dar o tom da mudança de sentido, indicaram que a palavra tinha acepção bem diferente. Era própria dos discursos de um instante de transição do antigo regime para a modernidade, indicando os processos sociais que se desenrolaram em torno da emergência e expansão das

¹³ A autora advertiu: "Não é adequado, porém, pensarmos em uma espécie de "Morais de bolso" como algo de menor relevância histórica. A proposta do Dicionário Portátil pode ser entendida como parte do incremento da imprensa, contexto marcado ainda pelas propostas de expansão da instrução pública. Por isso, é importante levar em conta o objeto material analisado, as suas características físicas. Ora, um dicionário de bolso, barato, em época em que há demanda por material impresso, e em que a instrução pública é entendida como a possibilidade de formação de um "modo geral de sentir", poderia ser um excelente empreendimento para quem era, aliás, proprietário de uma tipografia. Contribuiria assim para difundir o "idioma nacional" através das vastas regiões do Império, entre "todas as suas classes"" (LIMA, 2006, p. 43).

idades. Por seu turno, a atualização do vocabulário, em fins do século XVIII, já indicava aspectos relacionados à vida urbana. Assim, civilidade e civilização estavam relacionadas às mudanças comportamentais que envolviam o viver nas cidades.

Após a primeira, em 1789, mais duas edições do Moraes, em 1813 e 1823 foram produzidas com o dicionarista fluminense ainda vivo, e sob sua responsabilidade. Após sua morte, seu dicionário ainda encontrou várias outras publicações e atualizações - que chegaram até meados do século XX. Passados 100 anos da primeira edição, veio a lume a oitava, pela Editora Empresa Literária Fluminense, de propriedade de A. A. da Silva Lobo. Logo de saída, com o título de "Ao Público", o editor indicava que "não nos limitamos n'esta edição a uma cópia servil das anteriores". Explicava que "aproveitando o progresso e o desenvolvimento da ciência linguística, revimos cuidadosamente o trabalho, fazendo com refletido e demorado estudo numerosas alterações, corrigindo-o e ampliando-o". Esclarecia ainda que o trabalho contou com tamanho esforço que não poderia ser dado a um ou a outro o "crédito literário e autoridade científica" por tais mudanças (SILVA A. M., 1890, p. 5). E assim, em conformidade com uma dada concepção de mundo que buscava respaldo na autoridade científica, o editor procurou legitimar a atualização da linguagem que fazia difundir - e também normatizar - por meio daquela nova edição. Neste caso, podemos verificar que o "refletido e demorado estudo", que rendeu numerosas alterações, correções e ampliações, reverberou sobre o já existente verbete civilidade, como ainda, fez-se a inclusão do vocábulo civilização ao dicionário Moraes.

Civilidade, s. f. (do Lat. civilitas) Cortesia, urbanidade, modo atencioso e delicado, polidez nas palavras e ações com que as pessoas de boa educação procedem na sociedade; opp. a rusticidade, grosseria, § (ant.) O mesmo que civilidade; ação de homem do povo, mecânico, vil: Albuquerque. "sofrer civilidade" i. é, villanias. (Civilidade. Polidez, Delicadeza, Syn.) Civilidade é propriamente uma disposição habitual, que nos faz evitar no comércio da vida, e no trato com os homens, tudo o que pode ofendê-los, ou desagradar-lhes. A polidez acrescenta à civilidade o cuidado que pomos em agradar e obrigar os outros, e não só remove do trato e comércio dos homens todo o gênero de aspereza, e todas as maneiras inoficiosas, senão que se empenha em fazer coisas que sejam agradáveis e dêem gosto às pessoas, com que se trata. A delicadeza supõe demais um tato fino, e uma certa penetração, que nos faz quase adivinhar os desejos e até os pensamentos dos outros, para prevenirmos, quanto nos é possível, os meios de os satisfazer e comprazer.

Civilização, ou - zação, s. f. o ato de civilisar. § O estado do povo civilizado. § O adiantamento, o progresso, o desenvolvimento do estado social, que se manifesta na perfeição das leis, na brandura dos costumes, nas grandes obras materiais e na cultura intelectual, representada nas ciências, nas letras e nas artes (SILVA A. M., 1890, p. 471).

Como se pode notar, ao tratar o vocábulo civilidade, novamente foi apresentada a antiga acepção do termo - sendo repetida com exatidão ao modo como foi expressa

ainda na primeira edição, de 100 anos antes. Porém, a definição apresentada como em voga naquele final do século XVIII - "civildade hoje significa cortesia, urbanidade" - foi muito dilatada. E essa ampliação, não era um mero mais do mesmo. Percebe-se uma densa complexificação do sentido. A observação desse fenômeno social de longa duração nos permite considerar a língua como um produto social, que engendra em si concepções de mundo. Como já chamou a atenção Antonio Gramsci, é importante compreender a linguagem como "um conjunto de noções e de conceitos determinados e não, simplesmente, de palavras gramaticalmente vazias de conteúdo" (GRAMSCI, 1999, p. 93). A linguagem é cultura. E como tal, é um campo em disputa. Por meio da linguagem a língua é atualizada.

Na realidade, toda corrente cultural cria uma sua linguagem, isto é, participa do desenvolvimento geral de uma determinada língua nacional, introduzindo termos novos, enriquecendo de conteúdo novos termos já em uso, criando metáforas, servindo-se de nomes históricos para facilitar a compreensão e o julgamento de determinadas situações atuais, etc., etc. (GRAMSCI, 2001, p. 202)

Um dicionário também pode ser compreendido como ferramenta tecida socialmente no âmbito das disputas pela direção moral e intelectual - posto que de um lado, nele seja possível verificar definições, significados, sinônimos e antônimos etc.; e de outro, ser também o resultado possível destas lutas concorrenciais. E essas disputas podem ser percebidas mesmo na própria proposta de civildade apresentada pelo editor da oitava edição do Moraes. Como vimos acima, logo de saída - e repetindo a edição de 100 anos antes - civildade é apresentada como "cortesia, urbanidade". Mas, naquela proposta, a ideia de civildade também poderia ser apreendida por sua noção oposta. Ou seja, o civilizado não era o rústico, o grosseiro. O dicionário se constituía, de algum modo, como ferramenta de civilização. A seleção dos verbetes, ou seja, aquilo que devia estar em um dicionário - e também o que não deveria compor aquela ferramenta social - era o resultado da própria luta de sentidos, tecidas nos enfrentamentos próprios da construção social da língua. Ao entender a língua como um produto social e um fenômeno cultural, Gramsci entende a linguagem como um subconjunto de fenômenos mais amplos de língua. E, por isso mesmo, identifica a linguagem como cultura, "cujas palavras constituem elementos de história da cultura" (LIGUORI & VOZA, 2017, p. 476 e 478). Um dicionário, portanto, era ferramenta de civilização, posto que contribuía na "polidez nas palavras e ações com que as pessoas de boa educação procedem na sociedade".

É particularmente interessante reconhecer a heterogeneidade das comunidades linguísticas. E, neste sentido, geralmente a linguagem é de natureza setorial. É nela que se pode verificar determinados jargões próprios de uma dada profissão; as variedades das expressões regionais; etc.. Ritmos, gestos, olhares, etc.,

também estão no campo da linguagem. As formas de comunicação e expressão próprias de determinadas classes e frações de classe também devem compor esse bojo. E, à medida que "toda corrente cultural cria uma sua linguagem", ela também se diferencia de uma dada outra corrente. A participação desses grupos no "desenvolvimento geral de uma determinada língua nacional", se dá de modo assimétrico. Portanto, se as inovações podem se dar de múltiplas formas - "por empréstimos de uma língua a outra ou pelas relações entre camadas diferentes de uma mesma nação" - elas são "de toda uma comunidade social que inovou sua cultura e especialmente de uma nova classe que se torna dirigente" (LIGUORI & VOZA, 2017, pp. 476-479).

Interessante notar como a atualização da linguagem - especialmente na sua vertente normativa - participa também na produção e na reprodução das hierarquias sociais. A escolha das palavras e as noções de "correção" e "erros" linguísticos - também inseridas nos próprios dicionários - estão intimamente relacionadas com as visões de mundo que eram partilhadas pelos seus autores e, por extensão, pela classe dirigente de sua época. Como observou Bourdieu, a linguagem é uma prática social e, como tal, é, evidentemente, inscrita em condições sociais (BOURDIEU, 1989, p. 40). A normatização da língua, neste sentido, é um instrumento de poder, que serve para legitimar determinadas formas de falar e de escrever em detrimento de outras. Os conflitos existentes na órbita do campo discursivo, nas disputas pelos significados e sentidos das palavras, das escolhas que os seus usos engendram são carregadas da historicidade do processo de complexificação da sociedade. Nela, se expressam as contradições da realidade objetiva. Afinal, como nos ensina Antonio Gramsci "toda linguagem contém os elementos de uma concepção do mundo e de uma cultura" (GRAMSCI, 1999, p. 95).

De modo geral, os lexicógrafos não adiantam acepções; eles a sistematizam e traduzem em linguagem os elementos da vida histórica. No caso específico do dicionário, sua autoridade linguística e cultural muitas vezes se confunde com a autoridade política e moral da classe dominante. Afinal, o poder também se exerce por meio do saber e do conhecimento, e a linguagem é uma das principais ferramentas desse saber. Portanto, ao estabelecer normas linguísticas, os dicionários não apenas refletem, mas também contribuem para a reprodução das relações de poder na sociedade. Portanto, ao analisar a construção espaço-temporal e a noção de civilização presente no texto da Pacotilha de 1851, é importante considerar não apenas as palavras e frases em si, mas também o contexto histórico, social e político em que foram produzidas. Isso nos ajuda a entender melhor as motivações e os significados por trás das escolhas linguísticas e discursivas dos autores, bem como as formas como essas escolhas foram influenciadas e moldadas pelas estruturas de poder e pelas relações de classe da época.

Em 1851, quando o redator da Pacotilha escreveu que "finalmente à cidade do Rio de Janeiro [...] vai fazendo progresso nas vias da civilização", a sociedade imperial estava a meio do caminho entre a sintetização do dicionário Morais, feita por Silva Pinto em 1832 e a sua ampliação, em 1890, levada a cabo através da Editora Empresa Literária Fluminense, já no alvorecer da República.¹⁴ O autor, ao evocar a ideia de que o Rio de Janeiro estava "tomando todos os dias um aspecto europeu ou anglo-americano", estava se referindo não apenas à aparência física da cidade, mas também ao modo de vida, às instituições sociais, às práticas culturais. A expressão "vai fazendo progresso nas vias da civilização" deve ser entendida nesse contexto mais amplo de modernização em curso no Brasil durante o século XIX. A ideia de "civilização", nesse sentido, não era neutra, mas sim carregada de conotações ideológicas que refletiam os interesses e as visões de mundo das classes dominantes.

III

Como mencionado anteriormente, a atualização da linguagem em 1890 estabeleceu uma relação entre civilização e uma noção temporal específica. Optou-se pelo termo "adiantamento" para conectar a ideia a "progresso" e "desenvolvimento do estado social". Da mesma forma, o autor da Pacotilha utilizou uma noção temporal, a de atraso, destacando que o processo de construção e reconstrução da cidade do Rio de Janeiro era essencial para reduzir esse atraso. Ao longo de sua argumentação, ele ofereceu indicativos do que considerava como civilização.

268

Temos tido ultimamente o prazer de conversarmos com brasileiros e estrangeiros recém-chegados do velho mundo que antes conheciam a nossa cidade, e todos são concordes em achá-la aumentada em seus edifícios, em seus cômodos, e principalmente nos hábitos de seus habitantes, nos quais todos se nota um certo desejo de ver o que ainda é mau melhorar e o que já está melhor aperfeiçoar-se.

O autor desenvolveu uma espécie de equação que combinava uma série de operações em um resultado comum, cuja conclusão refletia sua compreensão do que constituía civilização. Ele incluiu na mesma equação as chamadas melhorias materiais e a mudança de comportamentos e costumes. De certa forma, ele propôs uma lógica dedutiva, embora de maneira mais sutil. Em um jogo entre passado e presente, o autor procurou destacar alguns exemplos de melhorias materiais que, para ele, representavam civilização. Entre uma série de exemplos, como da existência de um

¹⁴ Durante as décadas de 1850 e 1860, deu-se o apogeu da direção moral e intelectual Saquarema, bem como a solidez do sistema monárquico, a Coroa como partido (MATTOS, 2004). No entanto, no início da década de 1870 abriu-se um gradual e constante distanciamento entre a classe dos senhores de escravos e a monarquia, marcado pela promulgação da lei de 1871 que marca o início da crise no estado Imperial (SALLES, 2008).

sistema mais regular de transportes ou da melhoria no abastecimento de água, ele foi tecendo suas ponderações.

Ainda no ano de 1845 não havia em certos pontos, como hoje, veículos de aluguel de todo o gênero, e alguns deles já bem regulares para o transporte das pessoas, que antes só nas cocheiras do Largo de S. Francisco de Paula achavam uma sege suja de graxa e sebo com dois magros burros e um boleeiro esfrangalhado, que levava uma hora a arriar os animais e a montar essa espécie de veículo só conhecida em Portugal, e que quase sempre em meio do caminho ou se quebrava de todo, ou ao menos arrebetava os arreios [...]

Tiveram nossos avós e mesmo nossos pais em 1837 essas carreiras regulares de ônibus para os nossos diversos e amenos subúrbios, de barcas de vapor para a Praia Grande, S. Domingos, Botafogo e outros portos desta gigantesca e magnífica baía, além das gôndolas que nos levam do coração da cidade para os pontos mais afastados, dela?

Para ele, as melhorias materiais só eram perceptíveis, se verificadas nas experiências concretas de construção do Rio de Janeiro. Do modo como articulou suas ponderações, depreendemos que o autor operava, ao menos, com duas categorias de observações distintas para compreender o espaço. Ele relacionava a adesão e implantação de novos instrumentos técnicos a modificações na geografia física, ou seja, modificava-se a forma do lugar. Aplicando sua lógica dedutiva, para ele, a modificação na forma do território ensejava também uma mudança na relação das pessoas com o meio. Eram mudanças culturais, envolvendo os comportamentos sociais e os costumes. Assim, as mudanças nas formas também era o gatilho que permitia disparar mudanças no conteúdo dessas relações. O autor não fazia distinção entre mudanças mais robustas ou mais sutis. Colocava-as no mesmo quadro para apontar que ambas integravam o mesmo processo social.

Ao produzir modificações na forma, alteravam-se os conteúdos das relações engendradas, construindo, assim o espaço. Perceber as modificações no espaço como algo positivo, como uma melhoria, era o que buscava fazer numa análise interna, onde a cronologia do acontecer desempenhava papel importante. Estabelecia aí um jogo entre passado e presente para demonstrar uma tímida, mas existente trajetória de mudanças. Mudanças nas formas e mudanças nos conteúdos. Mudanças que se tornavam mais perceptíveis aos olhos dos observadores, se vistas através de uma espécie de espelho retrovisor. Dessa imagem, forçava um olhar sobre o quanto a forma foi alterada; e com isso, o quanto os costumes também seguiam sendo modificados, alterando o conteúdo das relações sociais.

Nesse jogo, ele identificava o presente por meio de uma conjugação de antagonismos. O presente era, em resumo, visto como aquilo que se diferenciava do passado. Dito de outro modo, o que é (presente) se identificava pela sua distinção do que foi (o passado). Assim, ele buscava estabelecer uma ruptura, sem, entretanto,

desconsiderar que o acontecer não é estanque. Ele entendia o elemento processual das mudanças. Percebia rupturas e continuidades. Entendia os processos. Assim, o presente guardava uma ruptura relativa com o passado. Contudo, esse presente era um acontecer, que congregava as experiências anteriores. E eram essas experiências anteriores que davam o sentido do presente. O presente só era percebido por ser diferenciado do passado - ainda que se tratasse de um processo inconcluso. Ou seja, para ele, naquele início da década de 1850, o presente era transformação, que só podia ser percebida em sua historicidade.

Para identificar as mudanças, como melhoria, bastava esse olhar interno, voltado às próprias experiências da sociedade oitocentista do Rio de Janeiro. Identificar as mudanças nas formas; apontar como elas ensejaram mudanças comportamentais positivas - criando facilidades de deslocamentos, por exemplo - podia ser vista por meio da análise interna, onde a cronologia do acontecer era peça chave. Contudo, ele queria mais que apontar para essas mudanças. Ele queria identificar que elas significavam uma trajetória de civilização. Já não bastavam às experiências internas. Para identificar as mudanças e categorizá-las como uma melhoria bastava o olhar retrospectivo. Contudo, isso era insuficiente para entender que essas mudanças significavam também civilização. Para realizar essa operação, ele mudava a escala espaço e tempo.

As escolhas que o autor fez ao construir sua frase desnudam sua predileção pela noção de atraso, como uma formulação mais geral que transpassava todo o seu discurso. Com isso, visava tornar o fenômeno social em questão inteligível para si mesmo e para os outros. Ao dispor do Correio Mercantil para dar visibilidade a sua Pacotilha como meio de comunicação, ele fez o uso da noção ao menos sob duas perspectivas. Em primeiro lugar, vale a pena chamar a atenção para que o uso da noção de atraso é sempre o resultado de uma dada percepção da realidade. E por isso mesmo, engendram-se em sua escolha as concepções de mundo do observador. De algum modo, ao fazer uso da noção, ele se colocava como porta-voz de uma fração de classe. Fração com a qual se identificava, se filiava e se alinhava. Em segundo lugar, a escolha por seu uso na Pacotilha é revestida de um princípio educativo. Ou seja, o autor buscava difundir sua visão de mundo - e com isso a percepção da realidade a partir do ponto de vistas de outros, que, como ele, ligavam-se a uma dada fração de classe - como modo de propor um caminho para a construção do conhecimento sobre a realidade.

Atraso é uma noção relacional quanto ao tempo. Não foi à toa, portanto, o procedimento adotado pelo autor. Ele colocou em correlação sociedades contemporâneas, ou seja, no mesmo tempo cronológico, para daí forjar sua percepção de atraso, apontando para a existência de uma disjunção no tempo social. A civilização era entendida por ele, como algo que só podia ser percebida em relação com o outro.

Era perceptível apenas na colação com um arco de referências por ele escolhido. Neste caso, o autor chamava para compor essas referências algumas sociedades europeias, que tratou de não identificar ou mesmo que julgava por desnecessários a identificação mais pormenorizada - embora, de algum modo tenha excluído Portugal desse conjunto referencial - e os Estados Unidos.

Para ele, só era possível apreender a civilização se posta em relação a outras experiências sociais. Por isso, a noção de atraso lhe foi tão cara. Era essa noção que lhe permitia qualificar temporalmente a civilização. Por isso mesmo ele arrolava em sua narrativa o olhar daqueles "brasileiros e estrangeiros recém-chegados do velho mundo que antes conheciam a nossa cidade". Esse olhar seria desnecessário para apontar apenas para as mudanças ocorridas na paisagem. Era desnecessário mesmo para demonstrar como essas mudanças resultaram em modificações nas relações sociais. Mas, eram imprescindíveis para a caracterização que buscava propor. Esses olhares eram as referências exteriores necessárias ao que queria explicar. Para ele, por seu atraso, o brasileiro, ao menos aquele que não conhecia o velho mundo, não tinha condições de reconhecer ou até mesmo promover a civilização! E por isso, o caráter pedagógico do discurso que buscou lançar a todos os cantos onde sua Pacotilha pudesse chegar.

Feitas as distinções, dava-se o enlace que amarrava o seu argumento. Afinal, para verificar as mudanças como parte de um processo civilizatório, não bastava apenas o olhar externo. O observador tinha que ter conhecido a cidade do Rio de Janeiro antes das modificações na sua paisagem e dos costumes de seus habitantes. Tinha que lançar um olhar sobre essa trajetória para perceber se as mudanças em curso significavam que a cidade do Rio de Janeiro estava "tomando" um "aspecto europeu" e se aquelas mudanças significavam também "progresso nas vias da civilização". Sob esse ponto de vista, a noção de civilização empregada pelo autor da Pacotilha evidencia as contradições em que se teciam as disputas em torno da direção moral e intelectual do estado Imperial brasileiro, e com isso, da própria construção da identidade nacional.

IV

A trajetória de introdução do modal ferroviário no Brasil remonta ainda os anos finais da década de 1820. Em passo contínuo a formação e avanço das modernas ferrovias em Inglaterra, Estados Unidos, França e Cuba, também começaram a aparecer às primeiras manifestações de vontades da introdução do engenhoso sistema de transporte no Brasil. De manifestações difusas, foram erguidas em projetos já na década de 1830. A primeira que temos notícias deu-se em 1832 e visava ligar o Porto de Santos a São Paulo. A iniciativa não foi adiante. Pouco tempo depois, em

1835, os Deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos (eleito pela Província de Minas Gerais), Manoel Paranhos da Silva Veloso (eleito pela Província do Rio Grande do Sul) e José Florindo de Figueiredo Rocha (eleito pela Província da Bahia) apresentaram um projeto de lei que regulava a introdução de ferrovias na fração sul do Brasil (abarcando os atuais estados do Sul e Sudeste) e impunha certos limites às possibilidades de participação do Estado Imperial nesse tipo de empreendimento. Debatida e aprovada de forma acelerada na Câmara e no Senado, a lei foi sancionada pelo regente Feijó em 31 de outubro de 1835. Logo após sua aprovação e sanção, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, Marquês de Barbacena, rumou para Londres, onde se reuniu com os diretores da companhia da estrada de Durham para construir uma estrada de ferro entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto. Os primeiros estudos foram realizados pelo engenheiro Rob Stephenson, que propôs que a transposição da Serra fosse feita com planos inclinados, da mesma forma que se fazia na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos. No entanto, esse projeto não avançou. (BORGES, 2020) (EL-KAREH, 1982)

Desde então, houve uma explosão de propostas para a introdução de ferrovias. A iniciativa para ligar São Paulo ao Porto de Santos, por exemplo, foi desengavetada ainda em 1836. Mas, frente à profusão de projetos, nenhum centralizou tanto a atenção de atores e agentes de então, como a proposta de construção da ferrovia do Vale do Paraíba. A primeira empresa montada com o objetivo de levar a cabo a estrada de ferro para o Vale do Paraíba foi a Imperial Companhia da Estrada de Ferro. Foi resultado do esforço empreendido por Thomas Cochrane que, em 1840, obteve o privilégio para construir uma estrada de ferro desde o município da Corte até tocar na província de São Paulo. Além do próprio Thomas Cochrane, a empresa tinha em seu quadro de diretores figuras como Joaquim José Pereira de Faro (1º Barão do Rio Bonito), José Antônio de Oliveira Silva e Antônio da Cunha Barbosa Guimarães, que ocupavam posição destacada na vida da política e na economia cafeeiro-escravista agroexportadora do Império. Em seu trajeto, a ferrovia deveria atravessar o “município de Iguçu, passando a Serra em lugar azado, tocando na margem do Rio Paraíba, seguindo pelos municípios de Pirai, Barra Mansa, Resende e Campo Belo”. Somada a certa debilidade técnica da proposta, as tensões políticas de então (a exemplo da Revolta Liberal de 1842), a ainda difícil situação financeira do Império (que convivia com enormes e consecutivos déficits em seu orçamento) e a crescente elevação da temperatura entre Brasil e Inglaterra sobre os rumos do tráfico transatlântico de escravos, contribuíram para o insucesso da iniciativa (BORGES, 2020, pp. 73-95, 121-122 e 177-182).

Uma tônica constante acompanhou a introdução, ampliação e apogeu da cultura cafeeira escravista na zona pioneira. Tratava-se do descompasso entre os constantes investimentos em ampliação e manutenção das vias de comunicação - os

caminhos do café, a exemplo das Estradas da Polícia, do Comércio, do Rodeio, dos Botaes entre outros - e o aumento dessa produção, somada à necessidade de meios mais eficientes de transporte. Mesmo com as cada vez maiores somas desprendidas, de modo geral, o quadro das estradas do interior da província do Rio de Janeiro era precário. E nesse sentido, as estradas do café eram tornados a expressão visual e material da baixa eficiência dos dispêndios financeiros realizados frente às demandas e expectativas de diferentes frações da classe senhorial. (BORGES, 2021, pp. 265-266)

No sudeste, as ferrovias respondiam as investidas tanto de consolidação do complexo cafeeiro, como também de sua expansão territorial. A cultura do café percorreu grande parte da história do Império, adiantando-se nos anos 30 do século XIX pelo Vale do Paraíba, em especial, na zona pioneira da produção em larga escala - que abarca localidades como Pirai, Valença, Vassouras, entre outras. Nas décadas seguintes galgou novos territórios, expandindo as fronteiras do Vale. A legislação vigente até os momentos finais da década de 1840 não davam conta, de modo suficiente, para sustentar as bases necessárias à implantação do sistema ferroviário. Junto a isso, até a década de 1840, os conhecimentos técnicos sobre como vencer acentuadas elevações, sobre a gradiente das curvaturas etc., também ainda não estavam completamente amadurecidos no âmbito internacional (BORGES & MARINHO, 2018, pp. 207-209).

Desde 1840, Thomaz Cochrane detinha o privilégio da construção da estrada de ferro para o Vale do Paraíba. Nas décadas de 1830 e 1840 houve certa profusão na concessão de privilégios para execução de diferentes ferrovias. Cochrane foi um, entre tantos outros, que conseguiu tal feito. Contudo, àquele instante, nenhum palmo de trilhos paralelos chegou a ser assentado. Todos os que receberam tal privilégio não levaram a cabo as ferrovias. Mas, a grande maioria amealhou bons dividendos ao franquearem as concessões a outras associações. E no correr da década de 1840, as coisas estavam mais ou menos na mesma.

No final da década de 1840 a tensão pela construção da ferrovia cresceu vertiginosamente. E as coisas mudaram muito desde então. Principalmente com a entrada de novos atores na cena. Os irmãos Teixeira Leite queriam aquela estrada. E, ao entrarem em campo, a correlação de forças mudou radicalmente. Tencionaram com força a sociedade civil e a sociedade política de então. Agitaram os jornais, mobilizaram seus laços de aliança e pulsaram os debates sobre o tema das ferrovias na Câmara dos Deputados e no Senado. Em 1851, os irmãos Teixeira Leite e alguns de seus aliados, como Caetano Furquim, já ventilavam com força seus interesses pela feitura de uma estrada de ferro que ultrapassasse a Serra do Mar para tocar o Vale do Paraíba e se espriar pela região. Miravam o sucesso das ferrovias nos Estados Unidos

e em Cuba, e por isso mesmo, defendiam o uso da tecnologia construtiva desenvolvida nos Estados Unidos como a mais adequada e menos onerosa ao Brasil.

Nesse ínterim, foram procurados pelos engenheiros ingleses Waring e Davies (que representavam os interesses de banqueiros ingleses que se mostravam atentos à elevação da temperatura no Império a cerca dos debates sobre os novos dispositivos legais para a concessão de ferrovias) em busca de apoio material e político para seus estudos. Mesmo declarando preferência pela tecnologia estadunidense, Joaquim José Teixeira Leite, Carlos Teixeira Leite e Caetano Furquim de Almeida custearam e garantiram os meios materiais para as prospecções desses engenheiros. Essa iniciativa foi visibilizada em periódicos de época, a exemplo do Jornal do Comércio que, a 7 de dezembro de 1851, noticiou os estudos empreendidos por Waring e Davies para projetar uma estrada de ferro que partindo de um “rocio pequeno desta capital, atrave[ssasse] a Província do Rio de Janeiro até Paraíba do Sul, com um ramal para Barra Mansa e outro para Sapucaia”.

Todo esse conjunto de forças mobilizadas levou Christiano Ottoni a afirmar que “a principal ideia dos chefes conservadores era, desde 1850, a concessão do privilégio aos Teixeira Leite de Vassouras”. Ainda segundo Ottoni, “esse pensamento envolvia interesse político: aquela família garantiu ao Partido Conservador, nos anos chamados de vaca magra, de 1844 a 1848, a unanimidade do colégio eleitoral de Vassouras; cumpria remunerá-los”. Após essa alfinetada, disse ser necessário reconhecer que “a preferência era bem cabida”, porque foram eles, os Teixeira Leite, quem mais trabalharam pela retomada dos debates sobre a ferrovia para o Vale do Paraíba e impulsionaram a tramitação e aprovação da lei de 26 de junho de 1852 (OTTONI, 2014, p. 86-87).

Os debates sobre a Estrada de Ferro para o Vale do Paraíba contribuíram para derrubar algumas das travas legais que dificultavam a introdução do modal ferroviário no Brasil. Entre os importantes resultados dessas arengas teceu-se a lei geral de ferrovias do Império. Foi sob as deliberações desse arcabouço legal que a maior fração das ferrovias pioneiras (exceto a Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em maio de 1854, e que apesar de ter sido possibilitada pela efervescência dos debates travados então, não contou com alguns dos benefícios trazidos pela lei de 26 de junho de 1852, em particular a garantia de juros) foram possibilitadas. São elas: Estrada de Ferro Recife - São Francisco, inaugurada em fevereiro de 1858; Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada em março de 1858; Estrada de Ferro Cantagalo, inaugurada em abril de 1860; Estrada de Ferro Bahia - São Francisco, inaugurada em junho de 1860; Estrada de Ferro Santos - Jundiá, inaugurada em fevereiro de 1867 (JURUÁ, 2012, p. 80).

Em texto divulgado na coluna “publicações a pedido” do Jornal do Comércio de 30 de dezembro de 1852, Joaquim José Teixeira Leite e Caetano Furquim de Almeida defenderam a ideia de que “foi em consequência de nosso projeto que se

discutiu e votou na Câmara dos Deputados essa lei [de 26 de junho de 1852]”. No entanto, eles não foram os únicos a reivindicar na imprensa uma participação ativa e influência no processo de formulação e discussão da lei. Felisberto Caldeira Brant Pontes, segundo Visconde de Barbacena e filho do então falecido Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, o Marquês de Barbacena, também apresentou sua versão dos eventos em uma extensa correspondência publicada na seção "publicações a pedido" do Jornal do Comércio de 24 de julho de 1855.

Em suas palavras, Barbacena recordou uma conversa que teve “em 1850 com o Exmo. Sr. Marquês de Mont’Alegre” sobre os melhoramentos materiais necessários para o país, na qual discutiram a questão dos caminhos de ferro. Ele explicou que sugeriu ao Marquês de Mont’Alegre a necessidade de formular uma lei “autorizando o governo a conceder favores apenas a quem demonstrasse capacidade de realizar a obra e apresentasse trabalhos regulares”, em contraposição ao “sistema de concessões gratuitas”. Sem muita cerimônia para revelar os bastidores do poder, Barbacena relatou que mostrou “a S. Ex. várias concessões de diversos governos da Europa para o mesmo fim, e um esboço [seu] contendo os princípios necessários a estabelecer-se”. Além disso, ele detalhou que “S. Ex., sempre solícito no bem-estar de sua pátria, entendeu que convinha realizar uma ideia que tanto prometia, e dentro de poucos dias o Exm. Sr. Bernardo Azambuja ofereceu na Câmara dos Deputados o projeto que tornou-se lei”.

A disputa pela paternidade da lei entre os irmãos Teixeira Leite, por um lado, e Barbacena, por outro, foi apenas o início de uma das maiores controvérsias técnico-científicas do Império do Brasil. Enquanto os Teixeira Leite inspirados pelo modelo dos Estados Unidos, defendiam o sistema americano como o único adotável no Brasil, Barbacena, respaldado pelos estudos do engenheiro britânico Charles Austin, advogava pelo uso dos princípios técnicos e do material rodante conforme o modelo inglês. Essa querela técnico-científica não apenas refletia as divergências sobre as melhores práticas em engenharia ferroviária, mas também evidenciava as disputas em torno das referências culturais e concepções de civilização externas. Esse embate ocorreu num momento de complexificação da sociedade brasileira, no qual diferentes visões de modernidade e progresso se confrontavam.

As implicações dessas disputas transcenderam os debates acadêmicos e políticos, exercendo um impacto significativo sobre a engenharia civil brasileira. A polarização entre o modelo americano, defendido pelos Teixeira Leite, e o modelo inglês, apoiado por Barbacena, influenciou diretamente a escolha de tecnologias e métodos de construção em futuros empreendimentos ferroviários no país. Além disso, a controvérsia destacou a importância das referências estrangeiras na formulação das políticas e práticas de desenvolvimento nacional, indicando a complexidade das relações entre a busca pela modernização e a construção da identidade cultural.

Nesse contexto, as disputas em torno das referências culturais e técnicas na engenharia civil do Brasil do século XIX refletem não apenas as diferentes visões sobre o progresso e a civilização, mas também as tensões e contradições de uma sociedade em transformação. Ao examinar essas controvérsias, podemos compreender melhor os desafios enfrentados na busca por modernizar o país e conciliar as influências estrangeiras com as demandas e características locais.

REFERÊNCIAS

BORGES, M. F. (2021). Através de rochedos, grotas e precipícios: Conrado Jacob de Niemeyer e as obras na Estrada do Comércio na ampliação da cultura cafeieiro-escravista (1835-1850). *Aquila*, (24), 255-268.

BORGES, M. F. (2020). Debates políticos dos transportes ferroviários no escravismo no Vale do Paraíba, 1826-1843. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Rio de Janeiro.

BORGES, M. F.; MARINHO, P. E. M. M. (2018). Açodadas medidas. Um contrato, dois decretos e a formação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. 1855. In: Elaine P. Rocha; Leonardo R. M. Silva; Thiago S. Reis. (Org.). *Mundos do trabalho e dos trabalhadores: experiências e vivências no Brasil e no Caribe*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2018, v. , p. 205-226.

BORGES, M. F., & MARINHO, P. M. (2015). Modernidade, ordem e civilização: a companhia Estrada de Ferro D. Pedro II no contexto da direção Saquarema. In: M. MUAZE, & R. SALLES, *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão* (1ª ed., Vol. único, pp. 477-500). Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: 7Letras.

BOURDIEU, Pierre (1989). *O Poder Simbólico*. Lisboa: Difel.

EL-KAREH, A. C. (1982). *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)* (1ª ed., Vol. único). Petrópolis, RJ, Brasil: Vozes.

GRAMSCI, A. (1999). *Cadernos do cárcere* (Volume 1: Introdução ao estudo da filosofia. A filosofia de Benedetto Croce). (C. N. COUTINHO, Trad.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

GRAMSCI, A. (2001). Cadernos do cárcere (Volume 2: Os intelectuais. O princípio educativo. Jornalismo.). In: C. COUTINHO, Cadernos do cárcere (C. COUTINHO, Trad., 2ª ed., Vol. II, p. 334). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Civilização Brasileira.

LIGUORI, G., & VOZA, P. (2017). Dicionário gramsciano (1926-1937) (1ª ed.). São Paulo: Boitempo.

LIMA, I. S. (2006). Luís Maria da Silva Pinto e o Dicionário da Língua Brasileira (Ouro Preto, 1832). *Humanas*, 28(n. 1), pp. 33-67.

MARINHO, P. M. (2015). Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil Oitocentista. (A. C. SAMPAIO, Ed.) *Topoi. Revista de História*, 16(30), pp. 203-233.

MATTOS, I. R. (2004). O tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial (5ª ed., Vol. único). São paulo, SP, Brasil: HUCITEC.

PINTO, L. M. (1832). Dicionário da Língua Brasileira. Ouro Preto: Tipografia de Silva.

RIBEIRO, J. A. (2005). Correio Mercantil: gêneros jornalísticos, literários e muito mais... *REVISTA USP*(65), pp. 131-147.

277

SALLES, R. (2008). E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império (1ª ed.). Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira.

SALLES, R. (2013). Nostalgia Imperial: escravidão e a formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado (2ª ed., Vol. único). Rio de Janeiro, RJ, Brasil: Ponteio.

SILVA, A. d., & BLUTEAU, R. (1789). Dicionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 1: A - K) (Vol. 1). Lisboa: Oficina de Simão Thaddeo Ferreira.

SILVA, A. d., & BLUTEAU, R. (1789(b)). Dicionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 2: L - Z) (Vol. 2). Lisboa: Oficina de Simão Thaddeo Ferreira.

SILVA, A. M. (1890). Dicionario da lingua portugueza (volume I A-E) (Vol. 1). (A. MODESTO, Ed.) Rio de Janeiro - Lisboa: Empr. Litteraria Fluminense.