

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA

ANAIS
DO
MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

VOLUME XXVI



1975

BIBLIOTECA DO MUSEU
HISTÓRICO NACIONAL

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA

ANAIIS
DO
MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

VOLUME XXVI



1975

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E CULTURA

Ministro
NEY BRAGA

DEPARTAMENTO DE ASSUNTOS CULTURAIS

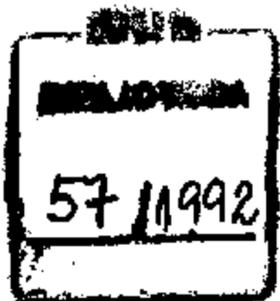
Diretor
Manuel Diegues Júnior

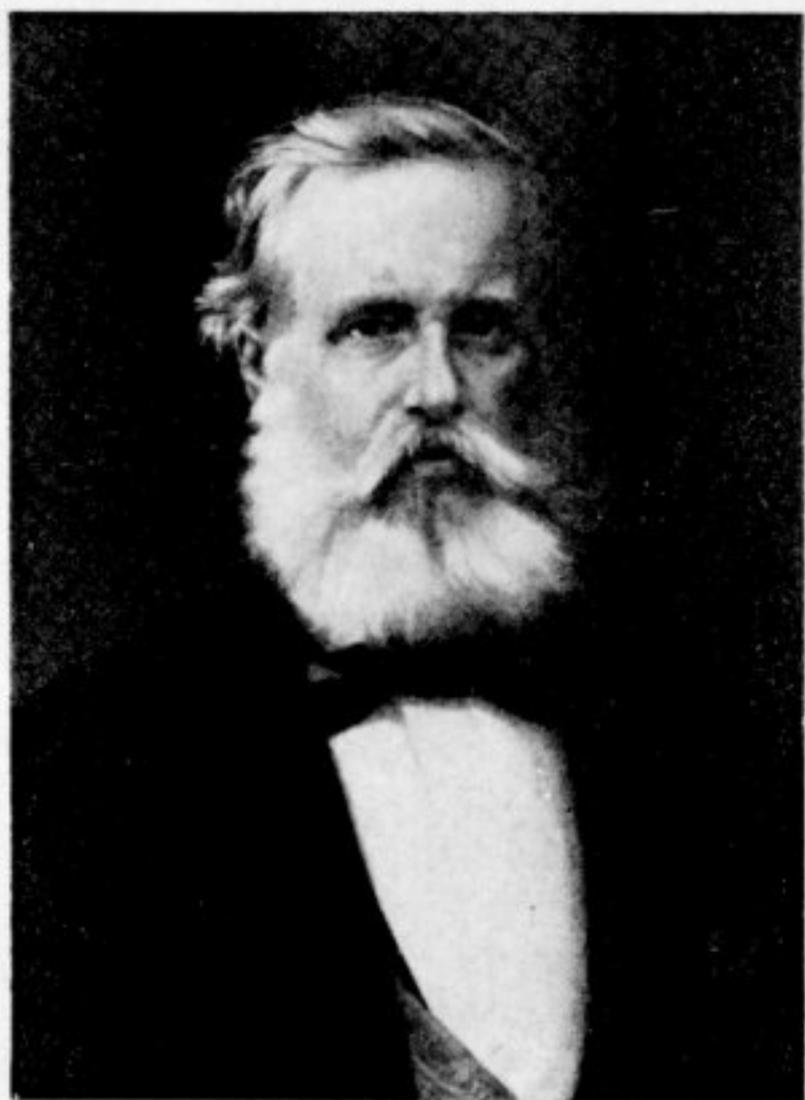
MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

Diretor
Gerardo Britto Raposo da Câmara

DIVISÃO DE DOCUMENTAÇÃO E DIVULGAÇÃO

Chefe
Herculano Gomes Mathias





D. Pedro II — por Vitor Meirelles

Editorial

A Direção do Museu Histórico Nacional dedica o presente volume de seus ANAIS à figura exponencial do Imperador D. Pedro II, cujo sesquicentenário de nascimento ocorreu a 2 de dezembro de 1975.

Todos os artigos tratam de assuntos relacionados diretamente com o período do Segundo Reinado.

Não se limitou a Casa do Brasil à publicação deste tomo. Associada ao Museu Imperial, participou do Plano de Ação Cultural, do Ministério da Educação e Cultura, levando preciosas peças de sua coleção a várias capitais do Nordeste — Maceió, Recife e João Pessoa. Essas exposições itinerantes tiveram excelente receptividade e, em abril de 1976, a cidade de Belo Horizonte, atendendo a solicitação do Governo do Estado de Minas Gerais, acolherá, por alguns dias, uma valiosíssima seleção de objetos da época de D. Pedro II, pertencentes ao acervo dos Museus Histórico Nacional e Imperial.

Rio de Janeiro, dezembro de 1975

Í N D I C E

	<i>Págs.</i>
<i>Herculano Gomes Mathias</i> — Fontes para a História do Segundo Reinado	9
<i>Herculano Gomes Mathias</i> — O Comércio e a Indústria no Segundo Reinado	25
<i>Dirceu Pinho França</i> — Manuel de Araújo Porto Alegre e o Quadro de sua autoria "Coroação de Dom Pedro II", Restaurado no Museu Histórico Nacional	39
<i>Afonso Celso Villela de Carvalho</i> — As Comemorações do Centenário de D Pedro II em 1925	55
<i>Rejane Maria Lobo Vieira</i> — Os Primeiros Selos Brasileiros ..	63
<i>Maria Bernadete Fernandes Gonçalves</i> — Viagens do Imperador D. Pedro II na Medalhística do Museu Histórico Nacional	69
<i>Francisco de Paula e Azevedo Pondé</i> — Os Transportes no Segundo Reinado	81
<i>Herculano Gomes Mathias</i> — O Imperador D. Pedro II no Museu Histórico Nacional	127
<i>Emília Dyer e Catarina Eleonora Ferreira da Silva</i> — Catálogo Informativo da Coleção Pedro II no Museu Histórico Nacional	143
<i>Lauryston Guerra</i> — O Barão de Mauá e a Crise de 1875	165

FONTES PARA A HISTÓRIA DO SEGUNDO REINADO

HERCULANO GOMES MATHIAS
Chefe da Divisão de Documentação e Divulgação

Palestra proferida no dia 25 de agosto de 1975, no Curso sobre a História do 2º Reinado — promovido pelo Instituto de Estudos Portugueses Afrânio Peixoto, do Liceu Literário Português.

O título desta palestra corresponde ao de um dos temas programados pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro para o importante Congresso de História do Segundo Reinado, comemorativo do Sesquicentário de nascimento de D. Pedro II, a realizar-se na sede daquele sodalício, a partir do dia 24 de novembro do corrente ano. Nessa oportunidade serão examinadas e debatidas, com elevada competência e autoridade — e apresentação de trabalhos de grande valor — as fontes documentais de toda natureza, tarefa indispensável para uma visão satisfatória do período histórico que constitui o Segundo Reinado.

Limitar-me-ei a enumerar, em linhas gerais, as indicações que daria a quem viesse pedir-me sugestões para a execução de uma monografia, conferência ou livro, que tivessem como ponto central fatos ocorridos durante os decênios em que reinou no Brasil o Imperador D. Pedro II.

No sentido amplo do termo, a palavra *documento* tanto pode ser aplicada a um rascunho escrito apressadamente a lápis como a um pergaminho revestido de todas as características tradicionais de natureza diplomática.

No caso especial da história do Segundo Reinado, as fontes documentais compreendem uma série apreciável de testemunhos da época: manuscritos, correspondência oficial ou privada, memórias, papéis públicos reunidos ou isolados, livros, opúsculos, folhetos, periódicos — incluindo jornais e revistas —, proclamações, manifestos, fotografias, quadros a óleo, álbuns de fotos e de recortes, almanaques, arquivos de repartições públicas e de casas comerciais, de irmandades, hospitais, estabelecimentos de ensino, de instituições culturais de qualquer natureza, pasquins, etc.

Acresce observar que não é somente no Brasil que se localiza esse material. Em arquivos, bibliotecas, museus e muitas coleções de proprie-

dade particular, em países estrangeiros, existem centenas de milhares de papéis que podem fornecer preciosos subsídios para o estudo completo de acontecimentos relacionados diretamente com a nossa história.

Devo, contudo, deixar de lado todas estas considerações e entrar no assunto para o qual fui convocado.

Dentro de alguns meses teremos a satisfação de registrar o aparecimento do mais completo trabalho até hoje escrito sobre a vida e a época de nosso último soberano. Quero referir-me à *História de D. Pedro II*, de Pedro Calmon, em cinco tomos, um dos marcos fundamentais da historiografia brasileira e que ficará para o Segundo Reinado como a *Vida de D. Pedro I*, de Otávio Tarquínio de Sousa, para o período inicial de nossa emancipação política.

DOM PEDRO THE MAGNANIMOUS

Second Emperor of Brazil

By

MARY WILHELMINE WILLIAMS

Professor of History, Goucher College



CHAPEL HILL
THE UNIVERSITY OF NORTH CAROLINA PRESS
1937

Seguindo o uso tradicional dividi a documentação imperial brasileira em dois grupos básicos: as fontes manuscritas e as bibliográficas.

No Brasil as maiores e mais importantes coleções de documentos manuscritos encontram-se nos seguintes locais: Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Arquivo Histórico do Ministério das Relações Exteriores (Itamarati), Museu Imperial, Museu Paulista, Museu Histórico Nacional, Palácio Grão-Pará, além do material conservado em mãos de particulares e em diversos arquivos públicos e institutos históricos estaduais. Refiro-me, apenas, aos fundos dedicados ao Segundo Reinado.

Há autores que não se conformam, e com muita razão, com a dispersão reinante desses acervos em nosso País e reivindicam a sua centralização no Arquivo Nacional, o que, aliás, constitui obrigação legal. Nossa tradição, contudo, não aceitou na prática essa norma salutar e os museus, bibliotecas e arquivos brasileiros possuem coleções valiosíssimas formadas não apenas em virtude de doações mas, também, por compra direta aos descendentes de personagens importantes de nossa vida pública. Em data recente a Fundação Getúlio Vargas abriu, lamentavelmente, uma nova frente nesse setor e passou a reunir os arquivos de pessoas que tiveram destacado papel no período republicano. Agravam-se, com esse procedimento, as dificuldades do pesquisador, que é forçado a deslocar-se de um local para outro à procura de material de trabalho.

Infelizmente também no estrangeiro os arquivos oficiais têm as suas limitações e estão sujeitos, em sua maioria, à mesma situação. O Museu Britânico, por exemplo, é um dos grandes depositários de documentos da Inglaterra. Na Espanha, na França e em Portugal — para citar apenas nações mais diretamente vinculadas com a nossa História — os fundos mais importantes também estão espalhados por várias repartições restando, ainda, substancial parte nas mãos de particulares.

A atitude mais objetiva, no caso, é pleitear, de todos esses órgãos o livre acesso aos documentos ou, pelo menos, a publicação de índices, sumários ou catálogos que sirvam para orientar os historiadores. Em nosso País a Biblioteca Nacional, através de seus *Anais*, o Arquivo Nacional, com suas *Publicações* e o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, com sua *Revista e Anais de Congressos*, têm prestado os melhores serviços aos historiadores.

O caso mais grave, ainda, é o da distribuição, ou melhor, dispersão de fundos idênticos em locais diferentes, do qual é exemplo muito citado a denominada Coleção da Casa dos Contos de Ouro Preto que, depois de saqueada por colecionadores de autógrafos, foi repartida entre o Arquivo Nacional e a Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro e o Arquivo Público Mineiro, em Belo Horizonte.

Volto, agora, a tratar do assunto fundamental desta palestra.

A meu ver, o exame das fontes manuscritas do Segundo Reinado e, em particular, da vida de D. Pedro II, deve ser iniciado no Arquivo

Nacional. Seu atual diretor, o Professor Raul Lima, teve a feliz lembrança de, na impossibilidade material de reunir em sua repartição os documentos dispersos, tentar, pelo menos, organizar o que eu denominaria, em termos muito empregados em nossos dias — “uma central de informações”. De modo geral as repartições consultadas colaboraram nessa tarefa fornecendo diretamente as relações solicitadas ou facilitando o trabalho dos documentaristas enviados pelo Arquivo.

Não há tempo, evidentemente, para enumerar em detalhes toda a documentação que o Arquivo Nacional possui sobre o período histórico de que estou tratando.

Lá se encontram os papéis oficiais relativos ao batismo de D. Pedro II, em cerimônia efetuada no dia 9 de dezembro de 1825; a instituição da tutoria do menino Imperador, em favor de José Bonifácio, por seu pai, D. Pedro I, datada de 6 de abril de 1831, fato que sofreria sérias impugnações da parte dos inimigos do Patriarca da Independência; as representações dos adeptos da Maioridade antecipada do jovem monarca, a partir de maio de 1840, e a sua aprovação definitiva em 22 de julho do mesmo ano, seguida do Auto de Juramento Constitucional no dia seguinte; a vasta documentação referente aos conflitos internos iniciados durante o período das Regências, destacando-se, pela quantidade, a que se refere à chamada Guerra dos Farrapos; as providências para a cerimônia da coroação e da sagração do Imperador, em julho de 1841; parte da correspondência ativa e passiva de D. Pedro II, incluindo seus famosos bilhetinhos; o expediente relacionado com a administração das províncias, sabendo-se que os seus presidentes eram nomeados pelo monarca de acordo com Lei votada pela Assembléia Constituinte de 1823; o original da Lei Áurea, de 13 de maio de 1888, que pôs fim à escravidão no Brasil; a coleção de Livros da Mordomia da Casa Imperial; os registros oficiais da concessão de títulos de nobreza, além de milhares de documentos de natureza administrativa, incluindo-se o expediente oriundo do Conselho de Estado. A Guerra do Paraguai forma, no Arquivo Nacional, importante acervo, bem como algumas coleções ligadas a figuras importantes do período imperial, tais como as de Luís Alves de Lima, Duque de Caxias, do General Polidoro, de Floriano Peixoto, Ajudante-General do Exército por ocasião da Proclamação da República, de Escragnoille Doria e de Teixeira de Melo. As ordens honoríficas, os registros de nascimentos através dos assentos de batismo, casamentos, mortes e inventários de membros da Família Imperial, os papéis da Capela Imperial e parte dos provenientes das legações no exterior, da Guarda Nacional e Polícia da Corte e a denominada Coleção Eclesiástica compõem substancial parte da documentação do Arquivo Nacional.

A nossa Biblioteca Nacional mantém a tradição de guardar em seu acervo documentos manuscritos da maior importância. O documentarista Waldir da Cunha, em recente trabalho publicado no *Mensário do Arquivo Nacional* sob o título — *D. Pedro II e o Visconde do Bom Retiro* enumerou várias coleções particulares recolhidas à Biblioteca Nacional,

entre as quais se destacam a do Visconde de Sepetiba, parte da do Visconde de Uruguai, parte da de Eusébio de Queirós, de Paulo Barbosa da Silva — de quem Américo Jacobina Lacombe possui preciosos documentos —, do Marquês de Olinda, do qual o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro também guarda muitos papéis, do diplomata Barão de Penedo, cuja parte mais volumosa encontra-se no Itamarati. Cartas de D. Amélia a seu enteado D. Pedro II, em 1832; 201 cartas de D. Pedro II ao Visconde do Bom Retiro, cartas ao Visconde Nogueira da Gama, documentação do Conservatório Dramático, cartas de José de Alencar e de Gonçalves Dias e, como curiosidade, o projeto de um túnel tubular sob a Baía de Guanabara, nos últimos anos do Império. Na seção de Iconografia 220 peças incluem litografias, fotografias, gravuras e desenhos relacionados com a pessoa de D. Pedro II.

O Arquivo Histórico do Ministério das Relações Exteriores, por razões de fácil entendimento, abriga a correspondência diplomática do período imperial, parte da qual considerada sigilosa ou reservada. Entre os fundos particulares aí recolhidos merecem especial citação, para a história do Segundo Reinado, os pertencentes ao Barão do Rio Branco, Nabuco, Visconde do Rio Branco, Joaquim Tomás do Amaral, Duarte da Ponte Ribeiro, Varnhagen e Barão de Penedo. As coleções Visconde do Rio Branco e De Angelis, bem como os Documentos Biográficos, permanecem na Biblioteca Nacional, contrariando o ponto de vista de alguns dos nossos mais destacados historiadores.

O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, fundado em 1838 com o propósito expresso de reunir a documentação histórica de nosso País, até então inteiramente dispersa, conserva um dos melhores acervos nacionais. Hoje essa notável instituição, da qual me orgulho de fazer parte, possui uma das maiores coleções arquivísticas do Brasil. D. Pedro II é o seu Patrono e dele se encontram numerosos autógrafos incluindo, até mesmo, exercícios de caligrafia, rascunhos de poesias, charadas e desenhos a lápis esboçados durante as reuniões do Instituto. Entre os fundos particulares aí depositados, referentes a personagens de grande evidência no Segundo Reinado, devem ser mencionados os do Barão de Cotegipe, do Barão de Loreto, do Visconde de Ouro Preto e de seu filho, o Conde de Afonso Celso, do Conde d'Eu, do Conselheiro Saraiva, de Luís Aleixo Boulanger, com preciosas informações sobre a nobreza imperial, do Duque de Caxias, do General Osório, de José Bonifácio de Andrada e Silva (parcial), do 2º Marquês de Paranaguá, de Martim Francisco, do grande historiador Varnhagen, de Nabuco de Araújo, do Visconde de Uruguai — doado por José Antônio Soares de Sousa, do Visconde de Mauá e de Vasconcelos Drummond. Além deles possui o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro milhares de cópias de documentos mandadas extrair no estrangeiro e oferecidas a essa instituição pela Secretaria do Império. A coleção de livros denominada D. Teresa Cristina foi doada ao Instituto, em 1891, pelo próprio Imperador, em carta dirigida a seu advogado no Brasil, Dr. Silva Costa. O documento

original encontra-se no Arquivo do Museu Imperial, na Cidade de Petrópolis.

O texto é o seguinte:

"Snr. Silva Costa

Queira pedir em meu nome ao Visconde de Taunay, Visconde de Beaurepaire, Olegário Herculano de Aquino e Castro e Dr. João Severiano da Fonseca que separem os meus livros podendo por sua especialidade interessar ao Instituto e lhos entreguem, a fim de serem parte de sua biblioteca. Esses livros serão colocados em lugar especial com a denominação de D. Teresa Cristina Maria. Os que não deverem pertencer

The image shows a handwritten letter on aged paper. At the top, the recipient's name 'Sr. Sinimbu' is written in a large, elegant cursive script. Below it, the text of the letter is written in a smaller cursive hand. The letter discusses the separation of books for a library and mentions the names of several nobles and a doctor. The letter concludes with a signature and a date. The signature is highly stylized and appears to be 'D. Pedro II'. The date is 'Petrópolis 17 de Abril de 1879'.

Sr. Sinimbu

Entendo que se deve fazer
por meios de attentais como
o Inquirido de Bruni, que é de
uso.

Orto en paper foi por Jilla
nos deves d'annonia a esse
aspecto.

D. Pedro II

Petrópolis 17 de Abril de
1879

Bilhete dirigido por D. Pedro II ao Visconde de Sinimbu (M.H.N.)

ao Instituto ofereço-os à Biblioteca Nacional que deverá colocá-los também em lugar especial com a mesma denominação.

O meu Museu dou-o também ao Instituto Histórico no que tenha relação com a etnografia e a História do Brasil. A parte relativa às ciências naturais, e a mineralógica sob o nome "Imperatriz Leopoldina", como todos os hebraicos que possuo, fica para o Museu do Rio.

A coroa imperial, a espada e todas as jóias deverão ser entregues e pertencer à minha filha.

Espero que me dê notícias suas e dos seus sempre que possa e creia na estima afetuosa de

D. Pedro d'Alcântara
Versailles, 8 de junho de 1891"

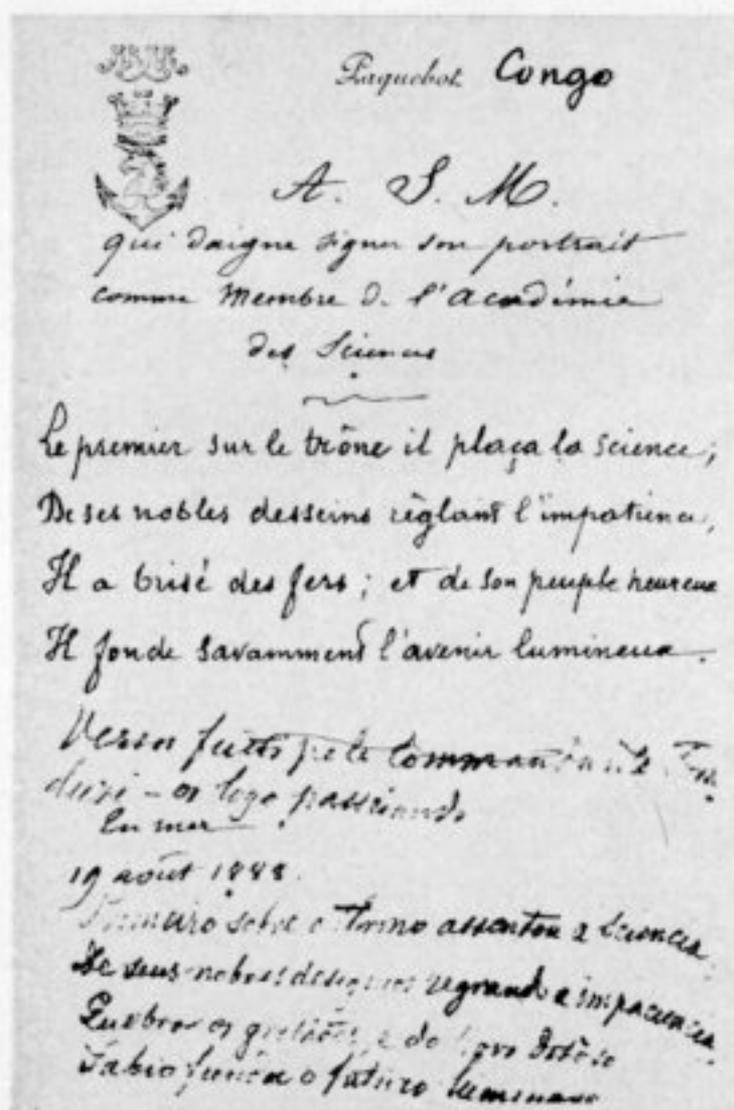
A Casa de Rui Barbosa, no Rio de Janeiro, guarda uma série importante de documentos relacionados com a deposição do Imperador, a começar pelo original da resposta dada por D. Pedro II ao Governo Provisório diante da intimação para deixar o País no prazo de 24 horas, datada de 16 de novembro de 1889. Também a recusa do monarca em receber o auxílio votado pelo governo republicano e o expediente do qual resultou o banimento da família imperial aí se acham presentes.

O Museu Histórico Nacional dispõe, em seu Arquivo Histórico, de muitos documentos avulsos relacionados com o Segundo Reinado: numerosos bilhetes escritos por D. Pedro a seus ministros, exercícios de caligrafia, versos e traduções feitas pelo monarca, além de apreciável coleção iconográfica sobre o Imperador e sua família, incluindo vários álbuns de retratos guarnecidos com as armas do Império. Possui, ainda, parte dos arquivos do Barão de Cotegipe, de Ferreira Viana, do Visconde de Nogueira da Gama e de seu filho José Calmon, de Eusébio de Queirós e o testamento e o inventário do Duque de Caxias. Também faz parte do acervo o importantíssimo depoimento manuscrito do último chefe de Polícia da Corte, Dr. José Basson de Miranda Osório, em que narra os acontecimentos que culminaram com a Proclamação da República em 15 de novembro de 1889.

Cabe ao Museu Imperial guardar a maior parte dos documentos relacionados nos volumes 54 e 55 dos *Anais da Biblioteca Nacional* sob o título *Inventário dos inestimáveis documentos históricos do Arquivo da Casa Imperial do Brasil, no Castelo d'Eu, em França*. O trabalho foi executado pelo historiador Alberto Rangel, que contou com o auxílio de Miguel Calógeras. Grande parte deles não se refere ao Segundo Reinado. Muitos não são sequer datados e os descendentes da família imperial ainda conservam em seu poder substancial quantidade de peças documentais pertencentes a esse acervo. Os documentos transferidos para o Museu Imperial foram doados ao Brasil no ano de 1947. Fora desse conjunto ainda estão guardados em Petrópolis, no referido Museu, mui-

tos papéis avulsos da época imperial brasileira e, entre eles, a correspondência ativa de D. Pedro II com a Condessa de Barral, que já foi objeto de excelentes estudos de Raimundo Magalhães Jr., Mozart Monteiro e Alcindo Sodrê. Cartas da Condessa de Barral ao Imperador e deste a diversas senhoras foram doadas à Biblioteca Nacional pelo historiador Tobias Monteiro e transcritas, várias delas, há poucos anos na revista *O Cruzeiro*, com comentários de José Pires dos Santos.

No Palácio Grão-Pará, o Príncipe D. Pedro Gastão, ilustre descendente do Imperador, ainda conserva um excelente arquivo relacionado em sua maior parte com o Segundo Reinado, incluindo papéis íntimos da família imperial, especialmente a correspondência trocada entre D. Pedro II e a Princesa Isabel e o Conde d'Eu.



Versos traduzidos por D. Pedro II — a bordo do navio Congo (M.H.N.)

Ainda no Brasil é possível localizar milhares de documentos sobre o Segundo Reinado, principalmente no Arquivo Público Mineiro, Museu Paulista, Museu Mariano Procópio — de Juiz de Fora — em museus, institutos e bibliotecas estaduais. Em São Paulo, as universidades da

Capital e de Campinas, vão formando preciosos arquivos com as aquisições feitas nos últimos anos.

As Ordens Religiosas, Irmandades, Santas Casas e Igrejas também figuram entre as entidades que conservam em seus arquivos milhares de papéis relacionados diretamente com suas atividades, o mesmo acontecendo com algumas casas comerciais que mantêm registros dignos de especial atenção.

Na *Resenha Analítica dos Livros e Documentos do Arquivo Geral da Prefeitura*, elaborada por Noronha Santos, publicada em 1949, figuram importantes títulos de coleções destacando-se as do Imposto Predial completo, do Rio de Janeiro, desde a sua instituição, em 1808, até o período republicano; as Atas da Ilustríssima Câmara Municipal, também do Rio de Janeiro, de 1830 a 1889; os Avisos e Portarias do Governo Imperial sobre atos da Câmara Municipal da Corte; obras públicas na capital brasileira durante o Segundo Reinado; a coleção Saldanha Maranhão — com documentos sobre a Questão Religiosa, o manifesto republicano de 1870, o Congresso do Partido Republicano e o Tratado da Tríplice Aliança contra o governo do Paraguai; problemas de viação no Rio de Janeiro; documentação de natureza eleitoral sob o regime imperial; compromisso dos membros do Governo Provisório da República, com a adesão da Câmara Municipal, em novembro de 1889, e a Ata da Sessão extraordinária da referida Câmara realizada no dia 16 de novembro, acompanhada do termo de Juramento dos Ministros do Governo Provisório.

Para terminar esta primeira parte lerei um documento de alta expressão, escrito no Paço da Cidade, a 15 de novembro de 1889, nas horas dramáticas do desaparecimento do Segundo Reinado. Trata-se de uma carta confidencial dirigida pelo Barão de Loreto — Franklin Américo de Meneses Dória — ao Conselheiro José Antônio Saraiva, a rogo do Imperador, numa tentativa desesperada de formar um Gabinete que conseguisse salvar a monarquia diante do pronunciamento militar comandado pelo Marechal Deodoro da Fonseca.

"Confidencial"

Exmo. Amigo Sr. Conselheiro Saraiva

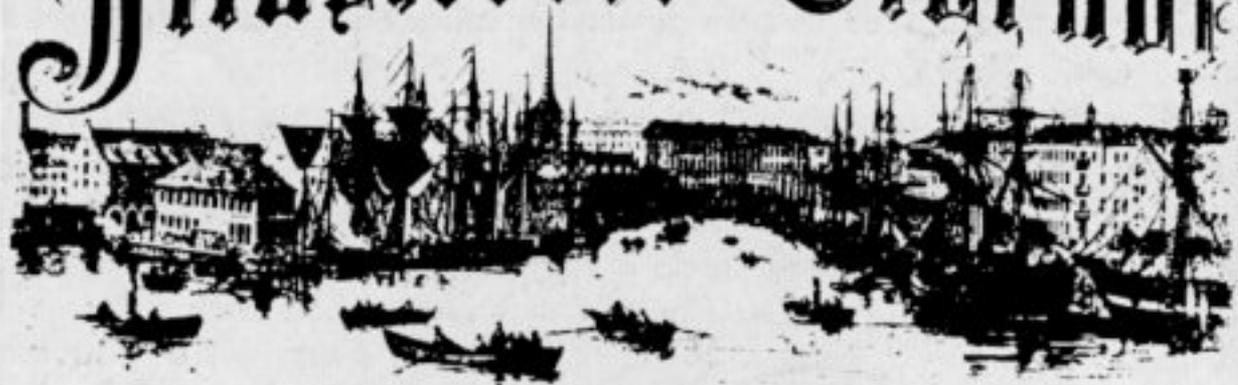
Rio, 15 de novembro de 89

(Paço da cidade)

O Imperador e a Princesa estimariam que V. Exa. viesse agora mesmo ao paço da cidade, no qual se espera compareça, d'aqui a pouco, o General Deodoro, a fim de apresentar a S. M. a sua *mensagem*.

Escrevo a meu Sogro pedindo-lhe para que também venha.

Illustreret Tidende



Nr. 680.

Illustreret Tidende

Kjøbenhavn den 6^{te} August 1870.

1870

174^{de} Bind.

Indhold.

Keiser Pedro II af Brasilien. — Handel, Industri og Landbrug. — Kjøbenhavn den 6^{te} August 1870. — 174^{de} Bind.

Keiser Pedro II af Brasilien.

Man plejer at sige: Held des Kvinde, som gjeldet venter, men til en vis Grad kan man med endnu større Held sige: Lykkelig den Souveræn, som lykkelig Historien kan har Lidet at berde. Saa lidt som Tal kan man berregne Keiser Pedro II, medens hans Fader, Søsteren af Dynastiet, i sin korte Levetid og i sin korte Regneraad har udgjort et rigt, men ingenlunde gjædet Stof for Historikskriveren. Den portugalske Colon Brasilien lever sig, som bekjendt, i 1492 fra Maderlandet, og Kongen Don Juan IV, der drømt opholdt sig i Rio de Janeiro, tog Parti for Brasilianerne og begjærede, med gjættede Opfordringer og Trusler om Tabet af sin Ret til Portugalts Krone, at vende tilbage til Europa. Ved uaflyde at sætte sig i Spidsen for Berøgtelsen lykkedes det ham, 24 Aar gammel, at blive udråbt til Keiser af Brasilien under Navn af Pedro I. Men hans uaflyde Berøgtelse var kun en uaflyde Kjepe af Uroligheder og Kampe, indtil og uaflyde til, der baad og neutraliserede hans store Begjærlige, Dannelsen og Hæderkraft. Hans første Regneraad berøgtede ved gjættede indre Uroligheder, kongens Fjendskab paa at blive anerkjendt af de andre Magter og Stridigheder med Maderlandet. Senere, efter Kong Juan den syvtes Død, stræbte han efter at sikre sin Datter, Maria da Gloria, Portugalts Trone, medens Maderkongen i mod hans Begjærlige stadig tilføjede, og til sidst uaflyde ham til at abdicere den 14^{de} April 1821. Hans søn og Efterfølger, Keiser Pedro II, var kun 5 Aar gammel, da den kongelige Kaabe togdes om hans Skulder. Hans Fader var berøgtet og hans Moder døde Arvelidende, saa at han med 5 Aar gammel, med sin Moder i Partidisciplin, kongen af sin Formynders, der skulde gjættede fange, at efter-

som det var eller det andet Parti ik Magten i Hænde. Han ik berøgtet en meget uaflyde og berøgtede Opdragelse, indtil han ved en Aftens Coup, ved en Beslutning af Rigsdagen, blev uaflyde for nyheden den 15^{de} Juli 1840, 10 Aar før den berøgtede berøgtede Tid, og det følgende Aar kronedes han med stor Pragt. Enden i nogen Tid vedlyde Partidisciplin, indtil det endelige lykkelige kam ved bestanding at holde sig tru til Forfatningen og aldrig overkride den Magt og Myndighed, denne berøgtede ham, at bringe til uaflyde. I den sidste Menneskeridder have kun de uaflyde Kampe med Buenos-Ayres, Uruguay og Paraguay aflyde Brasilens berøgtede Tilværelse.

Brasilien skylder sin uaflyde Berøgtelse meget af den berøgtede Uaflyde i Berøgtende til

Handel, Industri og Landbrug, berøgtede dens Land danner en uaflyde Modberøgtelse til de uaflyde-konstige Republikker, der uaflyde paa Grund af de berøgtede Krige og Kampe. Keiseren, der berøgtede med at gjætte sig berøgtet med sin egen Landts Tilstand ved gjættede Berøgtelse i den Indre, har senere berøgtet Romer til Nordamerika og Europa, og Udbyttet har han berøgtet søgt at bringe en Rige til Nytte. Ligesom han som Berøgtet søgte for sin berøgtede Berøgtede Berøgtelse og sin store Træng til at uaflyde alt det gode for sin Land, han berøgtede, uaflyde skildres han som Privatmand — og som saadan vil han berøgtet optræde paa sine Berøgtede — som en meget kundskabsrig og gjættede Mand, der taler næsten alle Sprog, og ikke alene har Interesse for, hvad han ser af Nyt og gjættede paa alle Om-

raader, men ogsaa røber en sand Indsigt, der naar forhaand Enhver. Han er ligefremt et Nykke af en Videnskabsmand og har særlig lagt sig efter Archæologi, saa at man vel kan slette, at Lyden til at see vorre nye Samlinger af Oldsager, berøgtede paa, som berøgtet, ogsaa i Hænde berøgtede, at uaflyde efter Forjættelse, har været berøgtede berøgtede for hans Berøgtelse i vor Berøgtede. Pedro II berøgtede i 1841, 18 Aar gammel, med Prinsesse Theresa af Kongeriget Sardinien, Datter af Kong Franz I. Af hans her berøgtede lever kan hans uaflyde Datter berøgtede, der er berøgtede til Brasilien og gift med Thibault Louis af Orleans, søn af En. Gjemmen som berøgtede, der er en Datter af Thibault Eugen, Hertug af Leuchtenberg, og altsaa Søster til af døde Enkedronning Josephine af Steier-Norge. Han er sigtstriket, matrisisk langt uaflyde — med vor berøgtede.

Paschaen som Hyrde.

Den 1. Juli 1870, Næstkommanden berøgtede berøgtede i H. H. I Hænde berøgtede der en Gang en Pascha, som var berøgtet stikket af berøgtede og meget berøgtet af hans Uaflyde. Alle berøgtede berøgtede, var en meget berøgtede, en Tyk af den gamle Pascha. Han berøgtede som berøgtede ved Uaflyde kunde skildre berøgtede en best og en søtt Træng, lod han et



Don Pedro II, Keiser af Brasilien

Pedro II

Aqui já se acham o Paulino, Dantas, Olegário, Silva Costa e outros amigos do Imperador, fazendo-lhe companhia em tão crítica ocasião.

Com subida estima e consideração, tenho a honra de ser

De V. Exa.

Amigo mto. obrigado,
Franklin Dória."

Este documento pertence ao arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, coleção Saraiva.

No que toca à Bibliografia — segunda parte das Fontes Documentais, sou forçado, pela escassês do tempo, a destacar, apenas, o material relacionado diretamente com a vida do Imperador.

O *Catálogo da Exposição de História do Brasil*, realizada pela Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro em 2 de dezembro de 1881, organizado pelo Bibliotecário Dr. Benjamin Franklin Ramiz Galvão, futuro Barão de Ramiz, constituiu o primeiro grande esforço para a impressão de uma bibliografia histórica brasileira desde o século XVI ao final do século XIX. Inclui, além de livros, folhetos, mapas e documentos manuscritos bem como material iconográfico de primeira ordem. A chave de classificação adotada é complexa e se inicia com a Seção Literária, o que traduz o gosto da ocasião, e passa a seguir para a História do Brasil, dividida por épocas, onde o Segundo Reinado figura nas letras G e H — que marcam, respectivamente, os períodos de 1831 a 1840 (Regências) e de 1841 a 1881. Não se detém, contudo, nessa parte, a bibliografia imperial que, em seus múltiplos aspectos, aparece em todos os capítulos, que somam ao todo 1758 páginas, excluindo dessa contagem os índices onomásticos por autores e artistas.

A Bibliografia básica sobre D. Pedro II, incluindo-se neste título o material publicado em livros, edições oficiais, periódicos e jornais, tem como pontos altos, segundo a minha opinião, as seguintes obras:

História de D. Pedro II e a História da Queda do Império, ambas escritas por Heitor Lira e publicadas na Coleção Brasileira da Companhia Editora Nacional (Vols. 133, 133/A, 133/B e 320 e 320/A);

A seguir, destacam-se os volumes especiais editados pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, a saber:

Tomo especial da *Revista do IHGB — Contribuições para a Biografia de D. Pedro II* (Parte 1ª) — 1925;

Tomo 98 — Vol. 152 — da *Revista do IHGB* — 1928 — que reúne quase todos os artigos publicados nos jornais brasileiros, em dezembro de 1925, por ocasião do centenário de nascimento do Imperador D. Pedro II;

Tomo especial da *Revista do IHGB — Trasladação dos restos mortais de D. Pedro II e de D. Teresa Cristina* — publicado em 1925;

Homenagem do IHGB — Sessão extraordinária em comemoração do falecimento de D. Pedro II — Março de 1892;

Homenagem do IHGB à memória de S. M. o Imperador D. Pedro II — Rio 1894;

O Arquivo Nacional publicou, também em 1925, um importante documentário que recebeu o título de *Infância e Adolescência de D. Pedro II*.

Livros que não podem deixar de ser consultados pelos historiadores que quiserem escrever sobre o monarca:

A Educação do Príncipe, de Alberto Rangel;

O Imperador visto de perto, de Múcio Teixeira;

Um Estadista do Império, de Joaquim Nabuco;

O Imperador no Exílio, principalmente a 2ª edição, publicada depois da morte de D. Pedro, do Conde de Afonso Celso;

A Vida amorosa de D. Pedro II, de Mozart Monteiro;

A Queda do Império, de Rui Barbosa;

Conselhos à Regente, edição fac-similada, autoria do próprio monarca e anotações de J. C. Oliveira Torres;

O Império Brasileiro, de Oliveira Lima;

Em torno do casamento de D. Pedro II, de Argeu Guimarães;

Predição — Saudação, de Carlos de Laet;

D. Pedro II e os sábios franceses, de Georges Raeders;

Oito anos de Parlamento, do Conde de Afonso Celso;

D. Pedro II e a Condessa de Barral, de Raimundo Magalhães Jr.;

A Queda de um Império. O banimento da família imperial, de Tobias Monteiro;

O Império em Chinelos, de Raimundo Magalhães Jr.

Deodoro, a espada contra o Império, do mesmo autor;

O Advento da Ditadura Militar no Brasil, do Visconde de Ouro Preto;

D. Pedro II, Imperador do Brasil, de Anfrísio Fialho;

D. Pedro II, Segundo e último imperador do Brasil, de Cristiano Benedito Ottoni;

D. Pedro II — Imperador do Brasil, de Benjamin Mossé — escrito com auxílio do Barão do Rio Branco e de Eduardo Prado;

Dom Pedro, The Magnanimous, de Mary Wilhelmine Williams;

O Imperador proscrito em Portugal, de Rocha Martins;

Na Coleção Brasileira, editado pela Companhia Editora Nacional, figuram, entre outros títulos importantes:

O Conde d'Eu, de Luís da Câmara Cascudo;

A Política exterior do Império, de Pandiá Calógeras;

D. Pedro II, do Visconde de Taunay;
Estudos de História do Brasil, de Basílio de Magalhães;
D. Pedro II e o Conde de Gobineau, de Luís da Câmara Cascudo;
Panorama do Segundo Império, de Nelson Werneck Sodré;
Estudos de História Imperial, D. Pedro I e D. Pedro II. Acréscimos às suas biografias, ambos de Hélio Vianna;
Os Construtores do Império, João Camilo de Oliveira Torres;
O Rei Filósofo, de Pedro Calmon;
Cotegipe e seu tempo, de Wanderley Pinho;
O Visconde de Uruguay, de J. A. Soares de Sousa.
 Na Coleção Documentos Brasileiros, da Livraria José Olímpio, ocorrem algumas obras fundamentais:

Democracia Coroada, de João Camilo de Oliveira Torres;
Diário, de André Rebouças;
Bernardo Pereira de Vasconcelos, de Otávio Tarquínio de Sousa;
 Sobre a história econômica do Segundo Reinado é indispensável consultar a *História do Café*, de Afonso de Taunay; a *Autobiografia*, do Visconde de Mauá; o *Mauá*, de Alberto de Faria e também o ensaio sobre o mesmo personagem publicado por Edgardo de Castro Rebelo. Na parte político-administrativa não devem ficar no esquecimento as *Falas do Trono*, os *Relatórios Ministeriais* e os dos *Presidentes de Províncias*, os *Anais do Parlamento Brasileiro*, o *Senado do Império* e a *Câmara dos Deputados sob o Império*, ambos de Afonso de Taunay e o livro *Organização e Programas Ministeriais*, da autoria do Barão de Javari, que atinge o ano de 1889.

Outro grande manancial de trabalhos sobre vários aspectos da vida e do reinado de D. Pedro II é constituído pela magnífica série de artigos inseridos nas páginas do *Anuário do Museu Imperial*. Destacarei, apenas, alguns títulos fundamentais, pela importância do assunto e elevada qualificação de seus autores:

D. Pedro II — Aspectos de sua personalidade — Wanderley Pinho
D. Pedro II — Chefe de Estado — Alcindo Sodré
A educação de D. Pedro II — Alberto Rangel
O casamento de D. Pedro II — Alfredo Teodoro Rusins
Os mestres do Imperador — Rodolfo Garcia
D. Pedro II e os Intelectuais portugueses — Alcindo Sodré
Cartas de Varnhagen a D. Pedro II
Cartas de Gonçalves Dias a D. Pedro II
Cartas do Visconde do Rio Branco a D. Pedro II
D. Pedro II e a poesia popular — Walter Spalding
Diário, cadernetas e apontamentos de viagem de D. Pedro II e Diário de D. Pedro II — ambos de Hélio Vianna

Conferências do Curso D. Pedro II

Importante contribuição, infelizmente dispersa em jornais, coube a Guilherme Auler, um dos homens que melhor pesquisaram os fatos relacionados com a vida e o reinado de D. Pedro II.

De data recente, reunindo magníficos estudos sobre o Império Brasileiro, merece referência especial a *História Geral da Civilização Brasileira*, editada pela Difusão Européia do Livro, sob a direção de Sérgio Buarque de Holanda.

O Tomo II — 2º volume, abrange o Brasil Monárquico, com o título *Dispersão e Unidade*, nele colaborando, entre outros, os historiadores

Senhor.

Depois do fatal dia 18 de Dec. de 1834, depois de ter sido destituído por necessidade de exercer as funções de Regente, e as suas dignas funções, a quem não se momento não tenho cuidado de fazer adiante votos pela sua prosperidade. Hoje porém não há tempo por meu poder-se chegar, que fizesse veras as meu concas heri prona de V. Mage. e Alcaes. Carrigado de pezar e de profunda amargura eu sou das Alcaes pela imortal peida de Sr. Augusto P. e meu amigo - Na dia bem, Dom Pedro não morreu - Si morreu a honra vulgar, e não os Alcaes - Elles sempre vim eternamente na memoria de meus de homens e bem presentes a vindas, e sua alma immortal e no Leo, para fazer a felicidade futura do Brasil e de V. Mage. Imp. que o ha de imitar, e as Alcaes Alcaes tar Amidas, que nunca o perdemos de vista.

Deo q' a preciosa vida de V. Mage. Imp. como de meu l'ho de seja este, que sempre foi, e se,

V. Senhor
D. V. Mage. e

Subdito amador e fiel

J. B. de Andrada e Silva

Carta enviada por José Bonifácio de Andrada e Silva a D. Pedro II já depois de ter sido destituído das funções de tutor do jovem Imperador. (M.I.)

Wanderley Pinho, Artur Cesar Ferreira Reis, Sérgio Buarque de Holanda e Francisco Iglésias.

O 3º volume do II Tomo denomina-se *Reação e Transações*, com capítulos elaborados por Américo Jacobina Lacombe, Curt Lange, Carlos Oberacker Jr., Licurgo Santos Filho, José Antônio Soares de Sousa e outros.

Ainda compreendido no II Tomo figura o 4º volume, *Declínio e Queda do Império*, com artigos de Miriam Ellis, Eurípedes Simões de Paula, Richard Graham, Alice Canabrava e vários professores da Universidade de S. Paulo além de alguns estrangeiros.

A coleção, no período imperial, encerra-se com o 5º volume intitulado — *Da Monarquia à República* texto integral de Sérgio Buarque de Holanda.

Também se encontram ótimos artigos sobre o nosso último monarca nos *Anais do Museu Histórico Nacional, Publicações* (do Arquivo Nacional), *Anuário*, do Museu Paulista, *Anais da Biblioteca Nacional* e em muitos volumes da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Dos jornais convém lembrar o *Diário do Governo* (1831/1833), o *Correio Oficial* (1833/1841), o *Jornal do Comércio*, a *Gazeta Oficial do Império do Brasil* (1846/1848), o *Correio Mercantil* (1848), o *Diário do Rio de Janeiro* (1848/1854), o *Diário Oficial* (a partir de 1862) todos eles contendo documentação de caráter burocrático-político-administrativo. Entre as revistas, as coleções da *Semana Ilustrada* e da *Revista Ilustrada* constituem importantíssima fonte de informações sobre vários aspectos da vida brasileira no Segundo Reinado.

Deve, ainda, fazer-se menção a documentos impressos da natureza do *Almanaque Laemert* que cobriu, com suas preciosas informações, quase todo o período imperial em sua segunda fase.

Na parte iconográfica é justo destacar os trabalhos de vários artistas tais como Bertichem, Rugendas, Debret, D'Hastrel, Pustkow, Krumholz, Facchinetti, Felix Taunay, Theremim, Planitz, José Reis Carvalho, Martinet, Sisson, Boulanger, Pinho, Emílio Bauch, Hildebrand, Briggs, Angelo Agostini, Henrique Fleiuss, François René Moreaux, Luís Moreaux, Buvelot, Jules Le Chevrel, Ernst Papf, Delfim Câmara, Vitor Meireles, Pedro Américo, Zeferino da Costa, Eduardo de Martino e muitos outros que fixaram em suas telas fatos, paisagens e retratos de personagens importantes da época, a começar pelos membros da família imperial.

Com o advento da fotografia, iniciada no Rio de Janeiro em 1840, quando foram tirados os famosos daguerreótipos pelo Abade Combes, apresentando vistas do centro da cidade, passou-se a uma nova fase da reprodução de imagens. Em breve tornar-se-iam conhecidos os fotógrafos Klumb, autor das *Doze Horas em Diligência*, cujo manuscrito original, embora pertencente à coleção Teresa Cristina, se encontra no Museu Histórico Nacional; Hércules Florence, Bautz, Insley Pacheco,

Vítor Frond, cujos trabalhos ilustram, em forma de litografia, o *Brasil Pitoresco*, de Charles Ribeyrolles; Carneiro Gaspar, George Leuzinger, Albert Henschell, Guimarães, os Papf, pai e filho, com seus retratos recobertos a óleo; Riedel, Lindermann, Gostoi e Marc Ferrez.

O *Almanaque Laemmert* de 1889, 'último ano da monarquia no Brasil, registra nada menos de 29 fotografos, somente no Rio de Janeiro e 49 pintores, retratistas e paisagistas, notando-se, entre estes, os nomes de Vítor Meireles, Thomas Drindl, João Maximiano Mafra, Nicolau Facchinetti, Zeferino da Costa, Ângelo Agostini e August Petit.

Encerrando esta palestra quero lembrar, mais uma vez, que inúmeras revelações virão a público, dentro de pouco tempo com a publicação da monumental *História de D. Pedro II*, de Pedro Calmon, já merecidamente premiada pelo Instituto Nacional do Livro.

No mais, terminarei citando uma frase do Vice-Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Prof. Américo Jacobina Lacombe, transcrita em seu livro — *Introdução ao Estudo da História do Brasil*: “Não há trabalho mais cansativo na pesquisa histórica em nosso País do que a coordenação das fontes — ou heurística”, e, também, outra, de José Honório Rodrigues — “O Historiador deve conter-se na pesquisa, sem o que passará a vida pesquisando e não escreverá história”. (*A Pesquisa Histórica no Brasil*).

O COMÉRCIO E A INDÚSTRIA NO SEGUNDO REINADO

HERCULANO GOMES MATHIAS

Chefe da Divisão de Documentação e Divulgação

Palestra proferida no dia 20 de outubro de 1975, no Curso sobre a História do 2º Reinado — promovido pelo Instituto de Estudos Portugueses Afrânio Peixoto, do Liceu Literário Português.

A abdicação de D. Pedro I ocorreu numa época de graves perturbações políticas acompanhadas de grande inquietação comercial, principalmente na Corte, resultante dos conflitos nas ruas e invasão de lojas nos logradouros mais importantes da cidade.

Desde que, em janeiro de 1822, na famosa jornada do Fico, tomara a resolução de permanecer no Brasil, gozava o monarca da simpatia e do franco apoio dos comerciantes que o aplaudiam em suas decisões políticas e lhe tinham promovido ruidosas manifestações de solidariedade, em março de 1831, por ocasião de seu regresso da mal sucedida viagem à província de Minas Gerais.

Os negociantes, tanto os de atacado como os de varejo, com enorme proporção de portugueses ou mesmo brasileiros fiéis ao Imperador, assistiram alarmados à partida para a Europa do proclamador da Independência. Temiam, com justa razão, por suas vidas e propriedades. De fato o povo soube comportar-se e os sucessos do sete de abril foram acompanhados mais de júbilo do que de represálias.

O período das Regências, que se estendeu de abril de 1831 a julho de 1840, foi agitado por uma série ininterrupta de movimentos revolucionários no Rio de Janeiro e nas províncias, com reflexos profundos sobre todas as operações mercantis.

Apesar disso organizou-se na Corte a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, que logo editou uma revista — *O Auxiliador da Indústria Nacional* — de longa duração, pois teve o seu primeiro número em 15 de janeiro de 1833 e só deixou de circular em 1896, sete anos depois da proclamação da República.

Para o Rio de Janeiro — o mais importante porto nacional — afluíam as mercadorias importadas do estrangeiro e, também, as que vinham das províncias e que se destinavam ao consumo da população e à exportação.

Importava-se enorme variedade de produtos, desde ferramentas e máquinas, de ferro e aço, até os mais solicitados artigos comestíveis tais como trigo, bacalhau, manteiga, queijos e biscoitos. Recebíamos, também, vinhos de diversas procedências, fósforos, charutos, panos finos, quinilharias e brinquedos. A indústria ainda era incipiente. Faltavam recursos materiais para a sua implantação no País.

A exportação consistia de café, algodão, açúcar, fumo, óleo de baleia, madeiras em toros, couros, além de diamantes e de ouro em barras. A quase totalidade dessas mercadorias, embarcadas na Corte, provinha das províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Bahia, Pernambuco, São Luís e Belém, no Norte, comunicavam-se diretamente com a Europa e os Estados Unidos e, no Sul, Santos ainda era porto de pequena importância. O Paraná só se tornou província separada de São Paulo em 1853. No Rio Grande a primeira fase do Segundo Reinado, com a longa campanha dos Farrapos, teve conseqüências ruinosas para o comércio de exportação de carnes e couros.

Em 1840, ano da votação da Maioridade do Imperador (23 de julho), estavam licenciados na Corte, 3.501 estabelecimentos comerciais. Destes, 1.084 pertenciam a estrangeiros e os restantes 2.417 a brasileiros natos e naturalizados. Esclareça-se, contudo, que os naturais de Portugal se distribuíam nas duas categorias e eram em grande número, pela adesão legal provocada logo após a Independência e ratificada pela Carta Constitucional de 25 de março de 1824.

A Indústria, ainda incipiente, constava de fábricas de móveis, tecidos, chapéus, sabão, artigos de couro, latoeiros e tanoeiros, ourives, carruagens, construção naval, velas, serralherias, olarias e pedreiras.

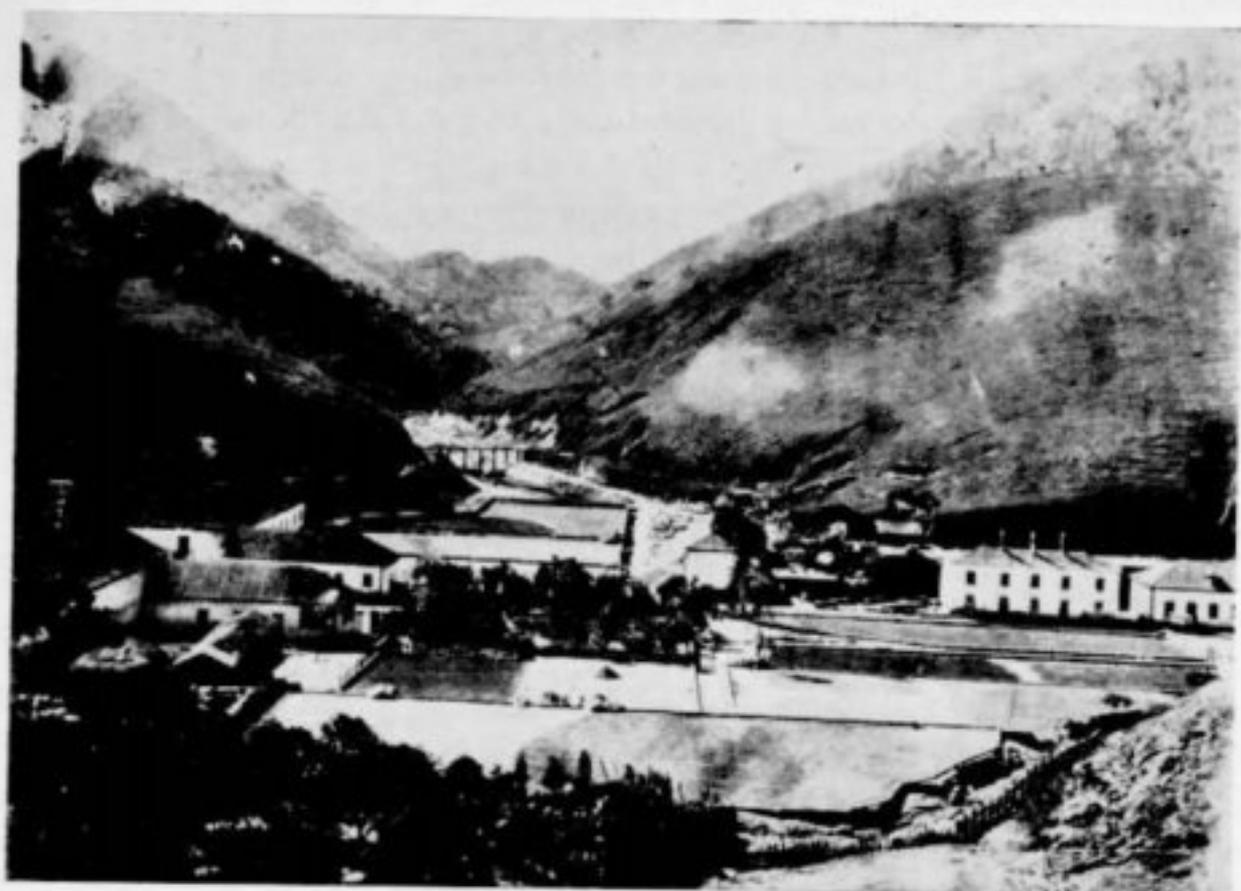
Cabe aqui um reparo que não podemos deixar de fazer. Há certo exagero na afirmação constante de muitos textos de história em que seus autores declaram que, durante o período colonial nenhuma indústria era permitida no Brasil.

Vem à baila, então, o famoso Alvará de 5 de janeiro de 1785. Por este dispositivo legal não poderiam funcionar no Estado do Brasil fábricas ou manufaturas de ouro, prata, sedas, algodão, linho e lãs "excetuando-se as que produzissem fazenda grossa de algodão".

Na introdução do referido Alvará admitia a Rainha D. Maria I a existência, até aquela data, de "grande número de fábricas e manufaturas que de alguns anos a esta parte se têm difundido em várias Capitâneas do Brasil".

A proibição visava, sobretudo, aumentar o número de agricultores e de mineradores, principalmente destes, em face da decadência da extração do ouro a partir de 1763.

No ano anterior à publicação do referido Alvará, o Intendente Geral da Polícia de Portugal, Diogo Inácio de Pina Manique já chamara a atenção do Ministro Martinho de Melo e Castro para o mesmo fato,



Uma das grandes fazendas de café, principal produto de exportação brasileira, localizada na Província do Rio de Janeiro.



D. Pedro II, na Exposição de Philadelphia, em 1876, interessado no telefone de Graham Bell.

denunciando a existência "no Rio de Janeiro de duas fábricas de galão de prata e ouro e que, na mesma cidade e no recôncavo dela e ainda nas Minas Gerais, há também alguns teares de algodão e outros de algodão e seda que se vão multiplicando cada dia mais pois até já os há nas Ilhas de Cabo Verde".

A fabricação de móveis, em caráter artesanal, para uso doméstico e, também, para guarnecer igrejas e repartições, empregava grande número de mestres do ofício e de serventes, utilizando-se matéria prima de ótima qualidade obtida facilmente em nossas grandes e privilegiadas reservas florestais. O mesmo se pode dizer em relação aos artefatos de couro, com larga aplicação em objetos de variada natureza.

A mais destacada atividade industrial em território brasileiro, promovida pelos portugueses durante o período colonial foi, sem dúvida, a construção naval. Iniciou-se logo após a chegada da expedição colonizadora comandada por Martim Afonso de Sousa à Baía de Guanabara, em abril de 1531. Em sua permanência no Rio de Janeiro instalaram os portugueses uma ferraria (fundição) para reparo dos navios e construíram no local dois bergantins de 15 bancos.

Em dezembro de 1548, decidida a criação de um Governo Geral, seu primeiro titular, Tomé de Sousa, recebeu, em seu Regimento, instruções expressas no sentido de incentivar a construção "de navios de remo para serviço de terra e defesa do mar".

A Cidade do Salvador, como sede da Administração brasileira, teve a primazia no desenvolvimento da construção naval no Brasil. Com a multiplicação dos engenhos de açúcar, inúmeras barcaças construídas na Bahia cruzavam as águas da zona do Recôncavo transportando as caixas destinadas à exportação.

As Companhias de Comércio, organizadas a partir do século XVII, tiveram, entre suas prerrogativas, licença especial para construir navios, bem como autorização para tirar das reservas reais a madeira de que necessitassem.

Na Ribeira das Naus, na Bahia, construía-se, todos os anos, pouco depois da metade do século XVII, um galeão de 700 a 800 toneladas e, em 1714, a nau *Padre Eterno*, de 1.000 toneladas.

No século XVIII, o Marquês de Pombal, preocupado com a decadência da Marinha Real, estimulou a construção de navios de grande porte, principalmente na Bahia, onde as condições eram mais favoráveis. O primeiro Vice-Rei estabelecido no Rio de Janeiro, o Conde de Cunha, empossado em 1763, trouxe ordens expressas de criar um Arsenal de Marinha na nova capital brasileira, destinado a suprir as deficiências dos velhos estaleiros portugueses.

Funcionavam no Rio de Janeiro, desde 1669, modestas ribeiras particulares situadas, em geral, na praia fronteira à Ilha das Cobras, perto do Morro de S. Bento. Nesse local, utilizando madeiras extraídas das

matas localizadas a pouca distância da cidade, instalou-se o Arsenal de Marinha. Nele se iniciou imediatamente a construção de uma grande nau, batizada com o nome de *São Sebastião*. A referida embarcação foi lançada ao mar no dia 8 de fevereiro de 1767. Os mastros eram feitos de pinho do Paraná e a madeira restante foi oferecida pelo Mosteiro de São Bento. Esse navio participou, no começo do século XIX, das campanhas navais contra a França. Acabou desmantelado em Portugal.

O Arsenal de Marinha da Bahia continuou a ser, no fim da fase colonial, o mais importante do Brasil. O do Rio de Janeiro pouco produziu até a chegada da família real portuguesa, no ano de 1808. A fragata *Princesa do Brasil*, construída no tempo do Conde de Resende, foi obra de um estaleiro particular — a Ribeira da Prainha.

Até 1822, ano da Independência, o Arsenal da Corte passou por importantes reformas no seu aparelhamento mas, de fato, limitou-se a executar pequenos reparos. Os estabelecimentos particulares é que construíram nessa época algumas lanchas e pequenas embarcações. A situação na Bahia e no Pará era melhor e convém lembrar que foi no Recôncavo que navegou, pela primeira vez no Brasil, em 1819, um navio a vapor. Só no ano seguinte os moradores da Corte apreciariam esse novo sistema de locomoção marítima.

A Guerra da Independência obrigou os brasileiros a cuidar dos Arsenais de Marinha. D. Pedro I visitava freqüentemente o Arsenal do Rio e coube-lhe a honra de bater a quilha da fragata *Campista*, em 1823, em cerimônia a que esteve presente o pintor Debret.

Durante o período regencial, no início do Segundo Reinado, as insurreições ocorridas em várias províncias forçaram o governo a por em prática um largo programa de construção naval. Os estaleiros da Bahia continuavam a ser os de maior produtividade, secundados, na ocasião, pelos do Município da Corte. Em Niterói, obteve a Marinha, desde 1838, vários navios destinados a cooperar no restabelecimento da legalidade nas províncias do Rio Grande do Sul e do Maranhão. Depois da Maioridade, pacificados os ânimos, iniciou-se nova fase de desenvolvimento da construção naval, especialmente no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro onde seria lançado ao mar, em 1865, o *Tamandaré*, primeiro navio encouraçado construído em território brasileiro. O estaleiro da Ponta da Areia, já em mãos de Mauá desde 1845, procurava rivalizar com o Arsenal e, entre outras embarcações que saíram de suas carreiras, cumpre mencionar a fragata *Amazonas*, de atuação destacada na Batalha Naval do Riachuelo. Segundo Alberto de Faria, biógrafo do Visconde de Mauá, "quase um terço dos navios com que contava o Brasil ao iniciar-se a Guerra do Paraguai tinha sido construído na Ponta da Areia".

Na segunda metade do século XIX, a construção naval sofreu grandes modificações com a introdução de uma série de aperfeiçoamentos, a começar pelo uso de blindagem — couraças metálicas — com que passaram a ser revestidos os navios. Os estaleiros brasileiros não puderam,

infelizmente, acompanhar todas as novas conquistas da engenharia naval, por falta de equipamento apropriado e, também, de recursos financeiros adequados. Passaram a ser feitas, então, encomendas de navios de guerra no estrangeiro.

Queixavam-se os viajantes estrangeiros que nos visitavam, do elevado custo das mercadorias vendidas nas lojas do Rio de Janeiro, ao iniciar-se o Segundo Reinado. Mesmo assim, é forçoso reconhecer que a situação melhorara bastante, em relação ao ano da Abdicação, quando, em comentário publicado no *Jornal do Comércio*, se lia: "este país apenas tem para o seu consumo, vendo-se obrigado a importar toda a sorte de manufaturas" (março de 1831).

Nessa oportunidade o redator daquele órgão da imprensa do Rio classificara da seguinte forma o comércio externo brasileiro:

- 1) Exportação dos produtos do país, em bruto;
- 2) Exportação do país em manufaturados;
- 3) Importação de artigos estrangeiros para o consumo do país;
- 4) Exportação de manufaturas de materiais estrangeiros;
- 5) Pescarias;
- 6) Comércio de transportação (sic) de fazendas de um país a outro."

Convém advertir que as estatísticas comerciais da época imperial e mesmo de grande parte do período republicano devem ser encaradas com muita reserva e, em certos casos, apresentam-se cheias de falhas por falta de dados seguros e, também, pela deficiente qualificação profissional dos seus elaboradores.

Os almanaques, conhecidos desde os últimos anos da fase colonial, na falta de melhores elementos, nos fornecem informações preciosas sobre as atividades mercantis, principalmente, a partir de 1844, o de *Laemmert*, de longa duração, pois sua publicação atingiu o fim do Segundo Reinado e estendeu-se, ainda, por vários quadriênios do regime republicano.

Antes dele, o *Jornal do Comércio*, fundado em 1827, publicara, como norma geral, informações sobre o comércio e a indústria na capital do Império. Um retrospecto de alto valor foi impresso na passagem de 1829 para o ano seguinte.

Entre estabelecimentos comerciais — de varejo e de atacado — e industriais, incluindo-se, ainda, os escritórios de comissões e corretagens, tabeliães e leiloeiros, assinalavam-se nada menos de 3.840 licenças em 1850. Destacavam-se, pela quantidade, as tavernas e vendas (pequenos armazéns de secos e molhados), com 1.159 estabelecimentos; lojas de fazendas, de atacado e armarinhos, 308; açougues, 201; armazéns de secos e molhados, 171; sapateiros, 201; padarias e confeitarias, 101; boticas (farmácias), 80; ourives, 92; armazéns de madeiras, 70; ferragens, atacado e varejo, 79; marcenarias, 56; seguindo-se extensa discriminação

dos demais negócios. A título de curiosidade enumeraremos algumas denominações típicas da época, que figuram nas relações publicadas: armazéns de azeite de peixe; mercadores de livros; lojas de cera; de quinquilharias; algibebebes (lojas de roupas feitas); depósitos de sanguessugas e ventosas; de bilhetes e cautelas de bilhetes de loterias; negociantes de escravos; casas de consignação de comprar e vender escravos; alugadores de escravos; alugadores de seges, carruagens e coches; barbeiros e sangradores; cabeleireiros e entrançadores; bordadores; tanoeiros, etc.

Já tivemos ocasião de publicar na revista *O Lojista* — órgão do Sindicato dos Lojistas do Rio de Janeiro — um artigo sobre o panorama geral do comércio da Corte na época da Independência. Nessa oportunidade fizemos várias transcrições sobre a distribuição das lojas no perímetro urbano da cidade, mencionando os logradouros onde se encontrava a maior parte do comércio local. Em 1850 já se notara notável progresso, pelo menos no que tocava à quantidade de estabelecimentos mercantis na capital brasileira. Alguns comerciantes, principalmente os europeus, procuravam atrair a freguezia melhorando a apresentação das mercadorias expostas. Vitrines bem arrumadas começaram a surgir em vários pontos da cidade.

Apesar disso estranhavam alguns viajantes que “no mercado carioca se expusessem à venda já não só macacos e micos, papagaios e passarada a mais variada, como, ainda, lagartos enormes e até jacarés”. (F. Dabadie — *À travers l'Amérique du Sud* — apud Afonso de Taunay).

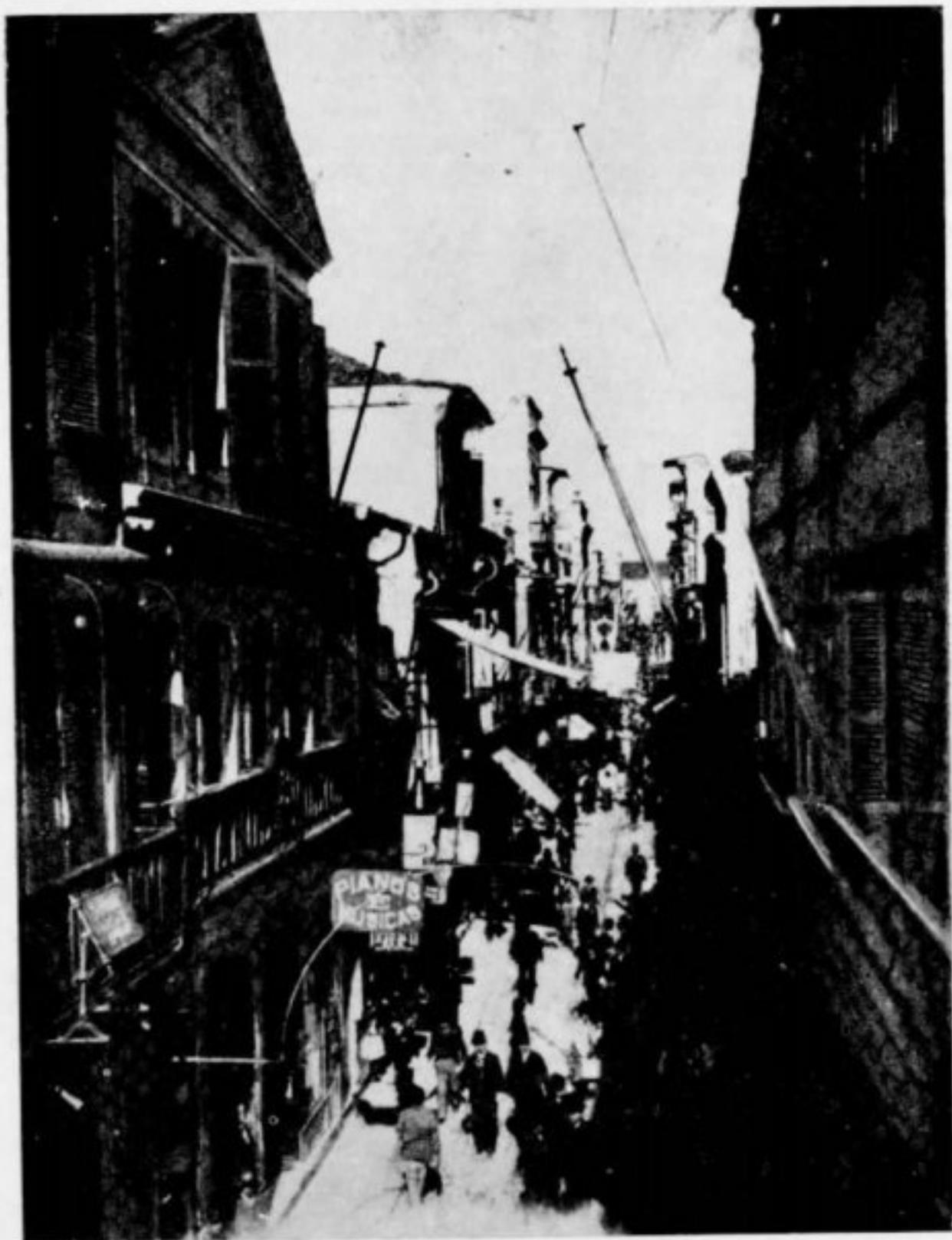
O comércio atacadista de maior importância continuava nas mãos de portugueses e de ingleses enquanto na Rua do Ouvidor predominavam os franceses, tendo como destaque a famosa Notre Dame de Paris, inaugurada em 1848 e que, até pouco tempo, ainda era um dos nossos mais conceituados estabelecimentos de modas.

Possuíamos, em 1850, 72 fábricas, incluindo-se as de chapéus, velas, sabão, cigarros, cervejas e tecidos, das quais 50 localizavam-se na Província do Rio de Janeiro. Eram estabelecimentos ainda muito rústicos, com máquinas de pequena produtividade e empregando pouco pessoal.

Como bem acentuou Roberto Simonsen, em seu livro *A evolução industrial do Brasil*, “na primeira metade do século XIX a inexistência de fatores favoráveis à industrialização do Brasil, a política livre-cambista que adotados e a concorrência das manufaturas inglesas impediram a nossa industrialização”.

Entre os países que mais nos venderam, nessa época, estavam a Inglaterra, a França, os Estados Unidos e Portugal.

O desenvolvimento industrial do País esteve dependente da oscilação das tarifas impostas sobre os produtos importados, desde 1844, pelo ministro Manuel Alves Branco. Várias revisões foram feitas durante o Segundo Reinado incluindo-se, infelizmente, entre elas, algumas que prejudicaram a expansão de nossas fábricas.



Rua do Ouvidor, na Cidade do Rio de Janeiro, logradouro comercial da mais alta importância no Segundo Reinado.

As modestas instalações das pequenas indústrias ocupavam locais situados entre as lojas da parte central do Rio de Janeiro. O comércio da Corte era importante como núcleo de distribuição dos produtos importados. Na Rua Direita (Primeiro de Março) localizavam-se os grandes atacadistas de secos e molhados — importação e exportação, além dos ferragistas que vendiam máquinas e utensílios destinados à lavoura e ao tráfego marítimo e terrestre. Os grandes trapiches situavam-se nas proximidades da Alfândega, na Prainha (atual Praça Mauá), Gamboa, Saco do Alferes e São Cristóvão.

Um fato que, contudo, não deixava de chamar a atenção dos estrangeiros mais observadores que nos visitam era a confusão que se notava na distribuição das casas comerciais. Ao lado de armarinhos se encontravam açougues, uma botica ou um armazém de secos e molhados. O italiano Alfonso Lomonaco, que aqui esteve em 1885, em seu livro *Al Brasile*, publicado quatro anos depois, ainda repetia a mesma crítica estranhando "a disposição curiosa das lojas". Excetuava, apenas, a Rua do Ouvidor e parte da dos Ourives (Miguel Couto), onde se encontravam as mais elegantes e as joalherias, estas coladas umas nas outras. Lamentava, contudo, que não houvesse grandes estabelecimentos à maneira dos *magazins* parisienses.

Junto da atual Praça 15 de Novembro funcionava a Praça do Mercado, na denominada Praia do Peixe. A parte central abrigava os vendedores de verduras, aves e ovos; do lado do mar apregoava-se peixe fresco e salgado e, do lado oposto, cereais, legumes, farinha, cebolas etc.

O Porto do Rio de Janeiro estava em comunicação ativa, através de embarcações a vapor e a vela, com as Cidades de Niterói, Macaé, Campos, Ubatuba e, no fundo da baía, com o Rio Inhomirim. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor explorava a pequena e a grande cabotagem levando seus navios às principais cidades localizadas no litoral das províncias. Escaleres a remos estabeleciam a ligação entre São Cristóvão e a Prainha.

A receita da Câmara Municipal da Corte tinha, em 1850, como principais fontes: 1º — O imposto de patente sobre o consumo de aguardente; 2º — O rendimento da Praça do Mercado e, 3º — O imposto sobre a importação de bebidas espirituosas.

O Tribunal da Junta do Comércio, presidido, durante alguns anos, por José Clemente Pereira, também provedor da Santa Casa da Misericórdia, funcionava numa das salas do Paço da Cidade, em frente ao Cais Pharoux. Dele dependia uma Aula de Comércio da Corte, com sede na Rua da Conceição nº 16. A Praça do Comércio, futuramente transformada em Associação Comercial, reunia-se no primeiro dia útil de dezembro de cada ano. Era composta de uma comissão de nove membros. Por seu intermédio os negociantes faziam suas sugestões e reclamações às autoridades competentes e puniam os infratores pertencentes à corporação. Em 1850 estavam à sua testa 3 brasileiros, 2 ingleses, 1 alemão, 1 espanhol, 1 norte-americano e 1 português.

Nas principais províncias funcionavam órgãos com idênticas atribuições. A Bahia fora a pioneira na construção de um prédio destinado às reuniões dos comerciantes. O fato ocorreu durante o governo do Conde dos Arcos, alguns anos após a transferência da Corte portuguesa para o Brasil.

Um Liceu Comercial, localizado na Rua do Engenho Velho, na Corte, ensinava a seus alunos, entre outras matérias, caligrafia, aritmética em todos os seus ramos e contabilidade mercantil.

A Alfândega, na Rua Direita, era freqüentada por 32 despachantes gerais e 5 especiais e tinha, como credenciados, 92 caixeiros despachantes das casas comerciais.

Como o sistema métrico decimal ainda não tivesse sido introduzido no Brasil, o que só aconteceria por força da Lei de 26 de julho de 1862, usavam-se, entre outras medidas, a vara, o côvado, o alqueire, o palmo e as quartas.

O Governo Imperial preocupava-se seriamente com a regulamentação dos negócios e, em 1850, foi promulgado o Código Comercial.

Quanto aos bancos, depois de algumas experiências malogradas, só existia na Corte, em 1851, o Banco Comercial, fundado em 1838, com o capital de 5.000 contos. Naquele ano, contudo, Irineu Evangelista de Sousa, futuro Visconde de Mauá, constituiu o Banco Comercial e Industrial do Brasil que começou a funcionar no dia 21 de agosto. Pela lei de 5 de julho de 1853 criou o governo o Banco do Brasil, cujas operações se iniciaram em 10 de abril do ano seguinte. Ainda em 1853 foi organizado o Banco Rural e Hipotecário que abriu suas portas em 1º de maio de 1854. Todos eles se destinavam a fornecer recursos aos comerciantes, lavradores e particulares na administração de seus negócios e haveres.

Na Bahia funcionava, desde 1845, o Banco Comercial. Em 1846 abriu-se um no Maranhão e, no ano seguinte, outro, em Belém do Pará. Pernambuco passou a contar com um estabelecimento dessa natureza em 1851. Em 1857 fundou-se o Banco da Província do Rio Grande do Sul. Em São Paulo constituiu-se, em 1859, o Banco de São Paulo.

O sistema bancário passou por séria crise em 1864 quando, no dia 10 de outubro, a casa bancária de propriedade de A. J. Alves do Souto & Cia., estabelecida no Rio de Janeiro desde 1834, suspendeu os pagamentos. Seguiu-se um pânico generalizado e os demais bancos sofreram violenta corrida por parte dos depositantes.

Para enfrentar a situação de calamidade o Banco do Brasil sugeriu aos poderes públicos que lhe fosse concedida permissão para proceder à liquidação da Casa Souto. O ministério, contudo, não concordou com a idéia e a crise prolongou-se por mais algum tempo, numa época de dificuldades políticas agravada com o início da Guerra do Paraguai.

O *Jornal do Comércio*, analisando os acontecimentos resultantes da *quebra* do Souto, assim se expressou: "foi um verdadeiro desastre que

afetou profundamente não só esta Praça como quase todas as do País que com ela mantinham relações comerciais; além disso, os seus danosos efeitos continuaram a se fazer sentir pelos anos seguintes aumentando, assim, as dificuldades criadas pela guerra que, desde o ano seguinte, começou a exigir grandes sacrifícios pecuniários”.

A partir de 1850, o Brasil, apesar dos conflitos armados no Prata, começara a ingressar na era da industrialização. A construção naval tomara grande impulso graças, sobretudo, aos esforços de Mauá e também dos arsenais de Marinha que iriam provar, como já vimos, sua alta capacidade de produção durante o conflito com o Paraguai. A primeira estrada de ferro surgira, em 1854, na Província do Rio de Janeiro e, em 1858, a do Recife ao São Francisco seguida, logo após, no mesmo ano, pela Estrada de Ferro D. Pedro II, na capital do Império. Ampliaram-se, graças às tarifas protecionistas, as fábricas de tecidos. Desenvolveram-se as comunicações entre as províncias e a Corte. O telégrafo elétrico passou a estender-se até as principais cidades do País. Mariano Procópio conseguiu ver inaugurada pelo Imperador, em 1861, a estrada de rodagem União e Indústria que, ligando Petrópolis a Juiz de Fora, seria aproveitada em nossos dias para estabelecer parte da ligação Rio-Belo Horizonte.

No dia 2 de dezembro de 1861 comemorava-se a data natalícia do Imperador D. Pedro II com a inauguração da 1ª Exposição Industrial do Brasil. Teve como local o prédio da Escola Central, no Largo de São Francisco de Paula. Na cerimônia de abertura, prestigiada pela presença do monarca, ouviu-se, tocado por uma banda militar, o Hino Marcha da Indústria, composto especialmente para a solenidade por Antônio Carlos Gomes. Publicou-se, no ano seguinte, o livro da Exposição, em 2 volumes, o segundo dos quais dedicado ao Catálogo Geral.

Em 1866 repetia-se, ainda na Corte, o mesmo fato, com a 2ª Exposição Industrial.

O comércio local beneficiava-se extraordinariamente com esses acontecimentos que traziam ao Rio de Janeiro grande número de visitantes nacionais e estrangeiros.

Nos derradeiros anos do regime monárquico operou-se, de fato, grande desenvolvimento material em todo o País, abrangendo tanto as atividades oficiais como as de iniciativa particular. É um erro, facilmente desmentido pelas estatísticas, afirmar que a estagnação, a inércia e a falta de visão caracterizavam a administração e a economia brasileira durante o antigo sistema de governo. Sem precisar descer a maiores detalhes cumpre, utilizando dados fidedignos, mostrar que, ao ser proclamada a República, em 1889, já possuíamos, segundo Agenor de Roure, 9.583 quilômetros de estradas de ferro ou, de acordo com o Relatório de Rodrigo Silva, Ministro da Agricultura, citado por Max Fleiuss, 13.481 em 1888, o que nos colocava em primeiro lugar na América do Sul, posição que viríamos perder, a favor da Argentina, durante o período republicano.

Tivemos linhas telegráficas elétricas instaladas a partir de 1852 quando, no Rio de Janeiro, se estabeleceu uma comunicação direta entre o Paço de São Cristóvão (Quinta da Boa Vista) e o Quartel-General do Exército, localizado no Campo de Santana. As ligações telegráficas da Corte com as províncias mais distantes não se fizeram esperar e, em 1886, atingiam a capital paraense. Desde 1874 o cabo submarino nos colocara em contato direto com a Europa. O telefone, para cuja divulgação o próprio Imperador D. Pedro II contribuíra, ao visitar, em 1876, a Exposição Internacional de Philadelphia, teve imediata aceitação em nosso País. A tonelagem das embarcações entradas nos portos nacionais passara de 763.964, em 1842, para cerca de 5.000.000 em 1883. Ainda antes da época do Encilhamento, o programa estabelecido por um dos gabinetes monárquicos facilitara a incorporação de grande quantidade de empresas destinadas a financiar a exploração de variadas atividades comerciais e industriais. Em 1889, último ano do governo monárquico, constituíram-se 59 sociedades novas abrangendo — 14 bancos, 2 companhias agrícolas, 4 estradas de ferro, 3 empresas de navegação, 1 companhia de seguros, 7 fábricas de tecidos e 28 companhias diversas. Para os saudosistas das flutuações cambiais convém observar que, no dia 15 de novembro de 1889, o câmbio estava acima do par... Por outro lado, registravam-se, nessa ocasião, mais de 900 estabelecimentos industriais em todo o País, empregando-se neles cerca de 60.000 homens. "De qualquer maneira é inegável que foi na segunda metade do século passado que se criaram no País os primeiros núcleos manufatureiros de certa importância, transformados do sistema artesanal para o industrial, que se intensificaram sobretudo a partir da década de 80 e que iriam contribuir para nosso primeiro surto industrial no início da República" (Heitor Ferreira Lima — *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*).

O *Almanaque Laemmert* para 1890 nos fornece um dos melhores documentários para que se possa ter uma idéia correta da situação em que se encontrava o comércio da Corte no derradeiro ano do reinado de D. Pedro II. A publicação tinha como sub-título, nessa ocasião, *Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*. A casa editora vira-se forçada, pelo desenrolar dos acontecimentos políticos do dia 15 de novembro de 1889, a retirar, à última hora, "já impressas, as partes I, II e III, para de novo serem corrigidas, de conformidade com o que foi estabelecido pelo Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil". Também, por motivos óbvios, suprimira-se a tradicional relação da Nobreza Brasileira.

As modificações efetuadas resultaram no retardamento, por quinze dias, da venda do *Almanaque*.

A distribuição das lojas comerciais existentes em 1889 é feita, nesse exemplar, por Freguezias: Cidade, Campo Grande, Guaratiba, Ilha do Governador, Inhaúma, Irajá, Jacarepaguá, Paquetá e Santa Cruz.

A lista nominal dos negociantes da Corte é extensíssima. Vai das páginas 481, com os abridores e gravadores, até a de nº 1.038. Para o

leitor exigente não há melhor forma de se aquilatar do desenvolvimento do comércio e da indústria, desde a época da Maioridade até a da queda do Império.

O Rio de Janeiro transformara-se, de fato, numa das mais importantes cidades comerciais do mundo. O seu porto era o mais movimentado do País, tanto no que dizia respeito à exportação como à importação. Os bancos, praticamente inexistentes em 1840, eram, então, em número de 55. O matutino *O País*, que viria a ser empastelado e incendiado no dia 24 de outubro de 1930, e onde Quintino Bocaiuva fizera intensa propaganda republicana, declarava, em anúncio de página inteira, publicado no referido *Almanaque*, ser "a folha de maior tiragem e a de maior circulação da América do Sul". Funcionava na Rua do Ouvidor, 63/65. Nesse mesmo logradouro tinham suas redações o *Jornal do Comércio*, a *Gazeta de Notícias*, o *Diário de Notícias*, o *Diário do Comércio* e o *Correio do Povo*.

Por volta de 1888 a Cidade do Rio de Janeiro, crescera extraordinariamente, fato que vinha acontecendo desde o início do Segundo Reinado. Muitos dos estabelecimentos comerciais dessa época chegariam até os nossos dias. Numa rápida resenha lembraremos os nomes de alguns que suportaram o passar dos anos sem interrupção nas suas atividades: Casa Sucena, que se anunciava como "oficina de roupas para sacerdotes e magistrados, dispondo de loja, sobreloja e depósitos". Funcionava à Rua da Quitanda e Alfândega. Posteriormente, já na República, passaria para a Avenida Central (Rio Branco).

A Casa Valério, de brinquedos, ficava na Rua dos Ourives; a fábrica de balanças Conteville, à Rua de São José; os comerciantes de café por atacado ocupavam a Rua Municipal, incluindo-se, entre eles, a firma Friburgo & Filhos, à cuja testa se encontravam os descendentes do Barão de Nova Friburgo, o homem que fizera erguer, para a sua residência, o Palácio do Catete; Wilson, Sons & Cia., importadores de carvão de pedra, funcionavam na Praça das Marinhas; a Casa de Saúde Dr. Eiras, à Rua Marquês de Olinda, onde ainda se encontra e a de São Sebastião, também no mesmo local, à Rua Bento Lisboa; Bhering, fábrica de chocolate, tinha sua sede na Rua Sete de Setembro; a Deutsche Schule (atualmente Colégio Cruzeiro) ficava na Rua dos Arcos; a Confeitaria Pascoal, estabelecimento de elite, à Rua do Ouvidor; Granado & Cia. já eram farmacêuticos na Rua Primeiro de Março; Herm Stolz & Cia. tinham seus armazéns nas Ruas General Câmara e Alfândega; a loja da América e China já funcionava na Rua do Ouvidor; Monteiro, Hime & Cia., uma das mais importantes firmas da cidade estava na Rua Teófilo Ottoni; Luis Hermann tinha sua loja na Rua dos Ourives (atual Miguel Couto); a Livraria Alves & Cia. funcionava na Rua Gonçalves Dias e a Garnier, na do Ouvidor. Livros usados encontravam-se em várias lojas na Rua Uruguaiana. A Singer vendia suas máquinas de costura na Rua dos Ourives; a Notre Dame de Paris ocupava um grande prédio na Rua do Ouvidor; Narciso & Artur Napoleão ocupavam-se de instrumentos musicais e da venda de músicas na Rua do Ouvidor; os papéis pintados

da Casa David eram encontrados também na mesma rua. As farmácias Almeida Cardoso, na Rua Visconde de Inhaúma e Silva Araújo, na Primeiro de Março, já dispunham de excelente freguesia.

No dia 15 de novembro de 1889, o contingente militar, à cuja testa se colocaram o Marechal Deodoro da Fonseca e Benjamin Constant, percorreu a maior parte da Rua do Ouvidor, ponto de localização das mais famosas lojas da cidade.

O viajante francês Gustave Aimard, autor do livro *Le Bresil Nouveau*, tivera a melhor das impressões a respeito do aspecto da cidade, ao visitá-la em 1880: "Desde as primeiras passadas em terra fiquei estupefacto. Completamente metamorfoseado o Rio de Janeiro: magníficas lojas, cafés, cervejarias a cada passo surgiam, além de hotéis e restaurantes dos mais confortáveis. Nas vitrines das lojas da Rua dos Ourives resplandeciam o ouro e prata sob a forma dos lampadários, ostensórios, toda a joalheria das igrejas assim como emergiam em profusão broches, diademas, pulseiras etc. Especial destaque foi dado pelo autor às instalações da Notre Dame de Paris, de propriedade da firma Noel, Decap & Cia. Segundo Afonso de Taunay, que resumiu, nessa parte, as páginas do viajante, "bastava lembrar, e apenas, a sua porta principal de entrada; porta de batentes duplos, de batentes a cujas folhas adornavam espelhos de dez metros de altura".

A fim de melhor defender seus interesses havia sido constituída, pelos negociantes da Corte, em 21 de agosto de 1834, a Praça do Comércio que, em 11 de dezembro de 1867, passou a denominar-se Associação Comercial do Rio de Janeiro, tendo seus estatutos aprovados em 12 de junho de 1883. Ao findar o regime monárquico era presidida pelo Barão de Oliveira Castro e se localizava na Rua Primeiro de Março.

A substituição do regime político deixou apreensivas as chamadas classes produtoras. Não se sabia até onde poderiam chegar as consequências do movimento de 15 de novembro de 1889. "Muitas casas comerciais, escreveu Ferreira da Rosa, naquela manhã histórica mal entreabriram as portas, certamente receiosas de que às autoridades novas faltassem meios de manter a ordem".

O Governo Provisório tomou a iniciativa de tranqüilizar os espíritos através de comunicações largamente difundidas pelos principais órgãos da imprensa. Seguiu-se uma fase de incerteza, de sérias apreensões e de movimentos revolucionários felizmente superada após o período da chamada Consolidação da República.

MANUEL DE ARAÚJO PORTO ALEGRE E O QUADRO DE SUA AUTORIA "COROAÇÃO DE DOM PEDRO II", RESTAURADO NO MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

DIRCEU PINHO FRANÇA
Documentarista do MHN

Ao comemorarmos no presente ano de 1975 o sesquicentenário do nascimento de Dom Pedro II não poderíamos olvidar o nome de Manuel de Araújo Porto Alegre, pelo que ele representou na pintura brasileira, tão incentivada e prestigiada pelo Imperador.

De simples aprendiz de relojoeiro, Porto Alegre transformou-se numa das mais notáveis figuras do ambiente artístico e literário do Rio de Janeiro do século XIX.

Nasceu na Cidade de Rio Pardo, Rio Grande do Sul, a 29 de novembro de 1806. Ao apelido de família *Manuel de Araújo*, acrescentaria, mais tarde, o nome de Porto Alegre, passando a assinar-se Manuel de Araújo Porto Alegre.

Influenciado pelos trabalhos dos artistas franceses que atuavam no Rio de Janeiro, aqui chegou em 1826, matriculando-se na Academia das Belas-Artes, recentemente criada, embora seu intuito inicial fora o de diplomar-se em Engenharia. Pelo seu talento e dedicação aos estudos, em pouco tempo tornou-se o principal discípulo de Debret, participando, inclusive, da primeira exposição de Belas-Artes realizada no Rio de Janeiro em 1829.

Após a abdicação de Dom Pedro I, em 1831, resolveu acompanhar Debret, de regresso ao velho mundo, a fim de aperfeiçoar a sua arte. Na França teve como mestre o Barão de Gros, célebre pintor de história, que tinha sido discípulo de David.

Desde que ingressou na Academia, Porto Alegre sempre manifestou o desejo de se especializar em pintura histórica. A esse propósito, cabe aqui transcrever uma carta por ele remetida a Monsenhor Soledade, seu amigo e protetor, datada de 12 de outubro de 1830:

"Exm^o Sr.

Cheio de respeito, prazer e ternura, vou agradecer a V. Mce. a cópia de benefícios que sobre mim tem derramado; eu só peço ao Altíssi-

mo que me conserve em sua graça para que cheio de reconhecimento possa pedir-lhe que o abençoe e lhe dilate a vida.

“Em Maio sem a menor dúvida partirei do Rio de Janeiro indo em companhia de Mr. De Bret, Membro do Instituto de França.

“Eu vou indo em minha carreira com progressos e alguma reputação, sendo estimado em todas as classes de homens de bem, visto que o meu intento é ser pintor.

“S. M. Imperial indo à Academia das Belas Artes para desmanchar uma heróica ação do Henrique (Henrique José da Silva), a qual era de nos privar de trabalharmos às tardes, viu um esboço de um retrato que eu tinha feito. Perguntando pelo autor lhe disseram, e dizendo que, dos retratos que até agora se tinha feito, ele achava aquele o mais semelhante, o que foi confirmado por Mr. Grandjean, e deixou ordem para que eu fosse à Quinta falar-lhe.

“Fui a São Cristóvão e falei-lhe. Perguntou-me com que intento eu tinha feito aquele retrato, eu disse-lhe que precisando para o meu quadro da Academia Médica o tinha feito, mas que não servira porque me tinha resolvido a fazê-lo de perfil e não de 3/4 de face, ele me disse, o de 3/4 está muito melhor, porém o que V. Mce. fez no quadro não está tão bom, venha no dia 8 deste mês que lhe quero dar uma audiência.

“No dia 8 apresentei-me à hora determinada e ele apenas me viu me disse: Sr. Araújo, como tem passado? Trouxe os seus arranjos ou lápis? Eu lhe disse que sim e ele me disse: pois Sr., eu hoje não posso porque tenho muito que fazer. Venha V. Mce. no dia 12 que lhe darei uma sessão vestido no Grande Uniforme.

“Apresentei-me hoje às 7½ horas em São Cristóvão tendo-me ele mandado ir às 9; logo lhe disseram e ele vindo ao reposteiro me disse: Entre Sr. Araújo e traga os seus arranjos.

“Fui para o seu gabinete no Torreão novo e aí beijei-lhe a mão e à Imperatriz.

“S.M.I. me disse: aqui estou às suas ordens, veja como quer que me ponha; eu lhe disse e principiei a desenhar.

“No primeiro traço de gesso já a Imperatriz me disse que ia bem, e passei a lápis e cobri com tinta, ele me disse ir bem e a cada pedacinho que eu pintava os dois vinham ver e ela me atestava estar muito bom. Caiu-me o pincel por descuido, ao que S.M.I. saindo do seu lugar mo apanhou com ligeireza e mo entregou, ao que me mostrei pleno de reconhecimento por tão grande honra.

“Conversamos sobre o sistema de Gall e sobre mais outros pontos. Contou-me a história do dia 7 de setembro no Piranga, detalhadamente, e os nomes das pessoas que foram, isto em consequência de eu lhe dizer que tinha muita vontade de pintar este momento.

“Todo este diálogo foi ao som de uma grande pancada d’água, que serenava à proporção que eu dava os últimos toques na Imperial Efigie. Retirei-me do gabinete para S.M.I. vestir-se e pouco depois fui chamado e tive segunda sessão em grande gala, onde conversamos acerca de Mr. De Bret e S.M.I. me disse que Mr. De Bret é muito bom pintor, ao que respondi que me lisonjeava de ser seu discípulo.

“Eram 10 horas. S.M.I. devia ir para o Campo e me disse Adeus Sr. Araújo, venha por cá domingo para lhe dar outra sessão. Saiu S.M.I. e eu fiquei arrançando os meus pincéis e me vi rodeado de seus criados, que me diziam — Bravo. Bravo. Apanhou-o magnificamente. E pouco depois me retirei muito contente deixando lá o retrato.

“S.M.I. fez esta graça (creio eu) não a mim mas sim ao discípulo de sua Academia, porque querendo promover neles o adiantamento e a emulação, escolheu um para lhe fazer esta graça; eu fui o feliz, melhor para mim.

“Rogo a Deus Nosso Senhor me dê juízo para poder aproveitar estas ocasiões, e conhecer o meu grau nas Artes, pois cada vez me convenço mais da minha ignorância, apesar de algum esforço, porque enquanto olhar para o Rafael, Rubens e Wandick e David, tenho uma grande luz que me aclara e me mostra o meu nada e patenteia a minha grande vontade de ser Pintor Histórico, para assim poder pagar a meu Protetor que tão fortemente se empenha em me fazer homem.

“Mr. De Bret vai contente de sua vida e diz que com grande mágoa de deixar o Brasil.

“Deus Nosso Senhor conserve a V. Mce. por muitos anos como quem lhe deseja que é

De V. Mce.

Amigo e muito e muito obrigado e criado
Manuel de Araújo Porto Alegre.”

O quadro da Academia Médica, citado na carta pelo pintor, tem como título “Dom Pedro I entregando o decreto de reforma ao Diretor da Escola de Medicina a 9 de setembro de 1826”, e se encontra na Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O Imperador está retratado de perfil, tendo ao seu redor o Ministro do Império, Visconde de São Leopoldo e os professores da Escola. O retrato de Dom Pedro I, também citado pelo artista, está no Museu Imperial; o outro, de $\frac{3}{4}$ de face, está no Museu Histórico Nacional.

Com referência ao fato de ter expressado ao Imperador a intenção de fixar na tela o instante da independência do Brasil, Porto Alegre a concretizaria mais tarde ao pintar a cena, auxiliado por José dos Reis Carvalho, num dos painéis que ornamentavam as galerias da varanda da sagração do Imperador Dom Pedro II, construída por ele.

No Rio de Janeiro, com o propósito de aprimorar os seus estudos de Pintura, Porto Alegre estudou Anatomia no Hospital da Santa Casa de Misericórdia com os mestres Drs. Domingos José Marques e Domingos Ribeiro dos Guimarães Peixoto, dissecando cadáveres e freqüentando as aulas durante dois anos. Quando na França, teve oportunidade de continuar esses estudos com o Professor Emery. Gonzaga Duque, na sua "História da Arte Brasileira", conta que Emery, certo dia, viu-se na contingência de suspender as lições de Anatomia por falta de quem o auxiliasse como preparador. Porto Alegre, que se encontrava entre os discípulos, ofereceu-se para desempenhar o cargo, "e com tanta maestria e destreza preparou os músculos da coxa, que mereceu público elogio do professor e aplausos de todos os estudantes".

Em 1837, tomando conhecimento da Guerra dos Farrapos irrompida no Rio Grande do Sul e temeroso da sorte de sua velha mãe na terra natal, regressa ao Brasil transferindo sua genitora para o Rio de Janeiro. Nesse mesmo ano é nomeado professor de Pintura Histórica na Academia das Belas-Artes.

O período de 1836 a 1858, na vida do artista gaúcho, é quase todo consagrado às belas-artes. Do ano seguinte em diante, premido por profundos desgostos, como ele mesmo assinalava em cartas, abandona a pintura dedicando-se única e exclusivamente à atividade literária.

Em 1840, o Conselheiro Paulo Barbosa da Silva, Mordomo da Casa Imperial, encarregou-o dos preparativos da solenidade da coroação de Dom Pedro II.

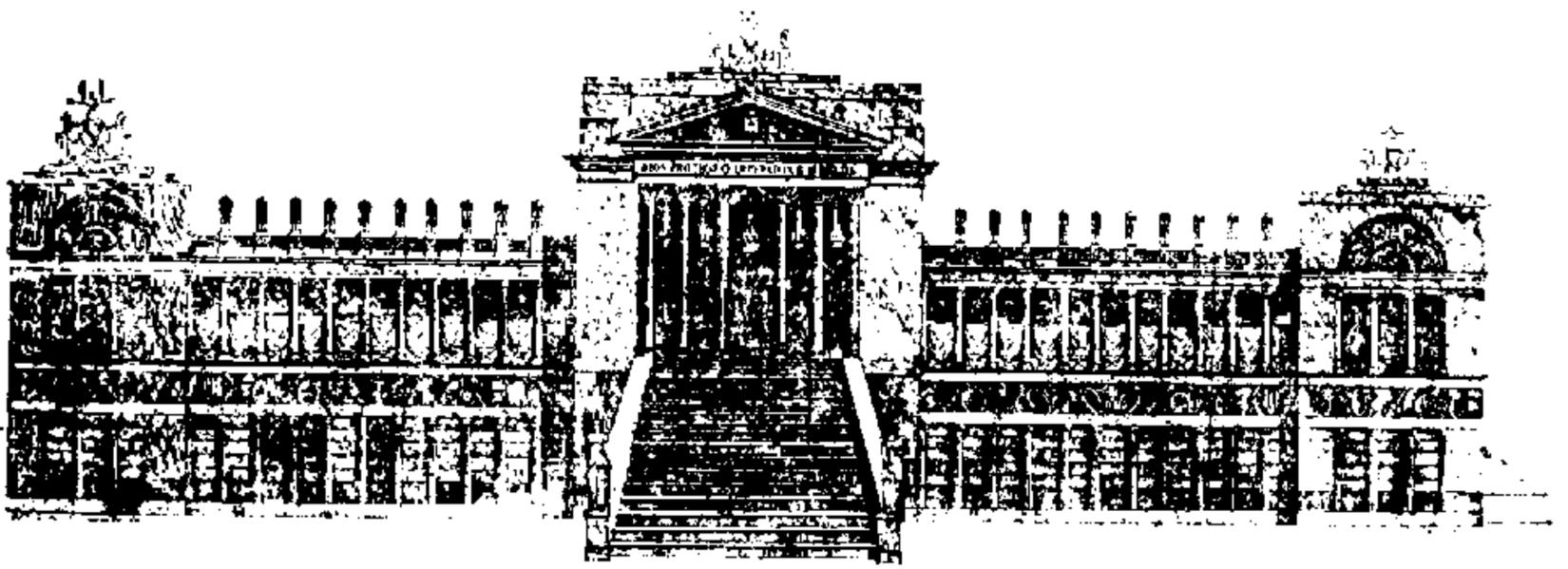
Designado pelo Imperador, em 1854, reformulou o método do ensino na Academia, bem como o da propagação do gosto pelas artes no Brasil. Com essas reformas introduzidas no meio artístico da Capital, logo depois era nomeado Diretor da Academia das Belas-Artes, tomando posse a 11-5-1854.

Na direção desse estabelecimento de ensino, organizou os estatutos da Academia, reformou a biblioteca, construiu a pinacoteca, elevou o tempo dos pensionistas na Europa e uniu a Academia ao Conservatório de Música. Porém, algumas das reformas e novos métodos instituídos por ele não agradaram ao corpo docente ali reinante, forçando-o a demitir-se do cargo a 2 de outubro de 1857. Dois anos depois, era nomeado cônsul-geral na Prússia, sendo mais tarde transferido para o consulado do Brasil em Lisboa, onde morreu, a 29 de dezembro de 1879.

Poeta, pintor e arquiteto, possuía os seguintes títulos: agraciado por Dom Pedro II com o título de Barão de Santo Ângelo, pelo Decreto de 9-5-1874; condecorado com a dignatária da Imperial Ordem da Rosa; Cavaleiro da Ordem de Cristo; Comendador da Real Ordem Espanhola de Carlos III; Membro da Seção de Numismática, Belas-Artes e Arqueologia do Museu Nacional; ex-professor de Pintura Histórica na Academia das Belas-Artes e seu Diretor; professor jubilado de Arquitetura na Escola Militar; diretor das obras dos paços imperiais;

Sócio Honorário do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, sendo o seu orador efetivo durante quatorze anos sucessivos, fazendo, inclusive, o elogio fúnebre de João Batista Debret, falecido em 1848. No Instituto exerceu ainda os cargos de vice-presidente e 1º secretário. Foi membro correspondente de diversas instituições internacionais e de quase todas as sociedades científicas, literárias e econômicas do Brasil; e pintor da Câmara de S. M. o Imperador Dom Pedro II, por Alvará de 4 de fevereiro de 1841.

Entre suas principais telas, destacam-se: duas paisagens e um retrato de Dom Pedro II, na Escola de Belas-Artes; retrato de Dona Luiza Rosa, na Santa Casa da Misericórdia; retrato de Dom Pedro I, de 1830, no Museu Histórico Nacional; "Dom Pedro I entregando o decreto de reforma ao Diretor da Escola de Medicina a 9 de setembro de 1826", na Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio de Janeiro; "Ceia", no Hospital da Santa Casa da Misericórdia; retrato de Dom Pedro I (de perfil), no Museu Imperial; "Juramento da Regência Trina" (estudo), no Museu Imperial; retrato do Marechal Sebastião Barreto Pereira Pinto, no Museu Júlio de Castilhos, em Porto Alegre; "Coroação de Dom Pedro II" (estudo), no Museu Histórico Nacional; "Coroação de Dom Pedro II", no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tela inacabada, motivo principal do presente trabalho e que nos ocuparemos linhas abaixo.



Varanda construída por Porto Alegre para a sagração de D. Pedro II

A colaboração arquitetônica do artista gaúcho na arte brasileira está patenteada na execução da varanda destinada à sagração do Impe-

rador Dom Pedro II, elaborada no espaço de sete meses, com características arquitetônicas em estilo grego, e se estendia do adro da capela imperial ao passadiço do paço imperial.

Na Arquitetura trabalhou ainda no projeto das reformas do Campo de Sant'Ana; no projeto do Casino Fluminense; no plano da igreja de Sant'Ana, pelo qual foi premiado; na Pinacoteca e no projeto do Banco do Brasil, edifício que ficava na esquina da Rua da Alfândega com a da Candelária, inaugurado a 10-4-1854 e demolido mais tarde para dar lugar à sede da atual Associação Comercial.

No seu indiscutível acervo literário, destacam-se "Brasilianas", "Colombo", dramas, comédias, discursos, biografias, etc., tão bem relacionadas no "Dicionário Bibliográfico" de Sacramento Blake, 6º volume.

É lamentável que Porto Alegre, homem possuidor de grande engenho artístico, não tenha concluído o quadro "Coroação de Dom Pedro II", tela de grandes proporções, executada em meados do século XIX, e que se encontra no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Vejamos a história desse quadro e como ele veio parar no Museu Histórico Nacional para ser restaurado.

A obra fora encomendada ao artista, em 1842, pelo Conselheiro Paulo Barbosa da Silva, a fim de figurar numa das salas do Paço da Cidade. O Professor Alfredo Galvão, em seu trabalho "Manuel de Araújo Porto Alegre, sua influência na Academia Imperial das Belas Artes e no meio artístico do Rio de Janeiro", publicado na Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, vol. 14, 1959, assim transcreve as palavras do artista, que justifica o fato de não ter concluído a tela: "Pedi-me o Mordomo para uma das salas do Paço, e com favor do Govêrno, um quadro da Sagração de Sua Magestade; quatro vezes fui distraído daquela obra para outros trabalhos, e quatro vezes a ela voltei, já sem gosto e mui doente, e com uma veia dilatada no braço esquerdo, por causa dos esforços que fiz, sem ter quem me ajudasse, e obrigado eu mesmo a moer as tintas muitas vezes, pois não tinha quem m'o fizesse, pois o único escravo que possuía, e que serviu gratuitamente de modelo na Academia muitas vezes, fui obrigado a mandá-lo para fora, porque intentou um crime.

"Passei dois anos de horríveis sofrimentos morais e físicos, tendo por auxílio a coragem que Deus cede a um homem que tem consciência da injustiça dos outros homens, e do estado de seu país relativamente às belas artes. O Governo Imperial exigiu a casa onde trabalho; cedi-a logo, e enrolei o meu pano, assim como os outros, à espera de melhor sorte."

"Mas, neste espaço de tempo sempre procurei ser útil ao meu país, dando alguns desenhos arquitetônicos para festas e para obras de utilidade."

O local onde Porto Alegre estava pintando a tela, era o edifício da Praça do Comércio, à Rua Direita, atual Primeira de Março. Era o re-

cinto onde os negociantes e corretores se reuniam para suas transações comerciais, antigo Armazém do Selo da Alfândega, reformado pelo arquiteto francês Grandjean de Montigny, em 1834. É onde hoje se localiza o prédio do Correio Geral.

Após ter sido enrolada, a tela foi removida para o almoxarifado do Palácio da Cidade. O artista, absorvido por outros trabalhos, não pôde mais concluí-la. Ficou abandonada numa das dependências do Palácio, posteriormente ocupado pela Sociedade de Geografia. Em 1907, por iniciativa de Vicente Piragibe, então diretor do "Correio da Manhã", a tela em questão ficou exposta na Escola Nacional de Belas-Artes. Alguns anos depois, Max Fleiuss, secretário perpétuo do Instituto Histórico, foi encontrá-la dobrada no porão da Escola como se fosse algo imprestável e sem nenhum valor, conseguindo providenciar sua transferência para o Instituto.

Em 1974, o Presidente dessa instituição, Dr. Pedro Calmon, incumbiu a equipe de restauração do Museu Histórico Nacional, sob a direção de Nicolau Del Negro, que restaurasse a obra grandiosa de Manuel de Araújo Porto Alegre.

O quadro apresentava-se sujo pela ação do tempo, esmaecido, com manchas de mofo, apresentando rasgões em diversos lugares. A tela totalmente enfraquecida e evidenciando as marcas pelo longo espaço de tempo em que esteve dobrada antes de ser transferida para o Instituto.

Em 11 de julho os trabalhos foram iniciados, no próprio local onde se encontrava o quadro, passando-se uma camada de parafina diluída em terebentina, de modo que protegesse o pigmento, bastante ressecado, para que não se desagregasse quando a tela fosse transportada.

Como a sala onde ela se encontrava apresentasse exiguidade de espaço para a desmontagem e enrolamento da tela, foi necessário a construção de um andaime sob o quadro. Sobre o andaime apoiou-se um cilindro na posição vertical. Cuidadosamente, a tela foi sendo despregada da parede, envolvida no citado cilindro e transportada para o Museu Histórico Nacional, onde foi feita a reentelagem.

Tratando-se de uma obra inacabada, só foram restabelecidas as falhas de pigmento apresentadas. Às figuras esboçadas ou silhuetadas permaneceram conforme o artista as deixou, bem como todo o traçado do esboço da tela.

O trabalho de recuperação do quadro levou sete meses. Atualmente a tela ocupa um lugar de honra no salão nobre do Instituto Histórico, como um preito de honra à memória de Porto Alegre.

A obra representa o interior da sala do trono da varanda da sagração (a mesma que fora construída pelo artista). Simboliza o instante em que Dom Pedro II era proclamado Imperador, em 18 de julho de 1841, pelo Arcebispo da Bahia, Dom Romualdo Antonio de Seixas.

Na composição do quadro o artista teve como auxiliar o pintor João Maximiano Mafra, que tirara o primeiro lugar no concurso para o projeto do monumento a Dom Pedro I. Coube a ele o traçado da quadricula e os primeiros delineamentos da perspectiva do quadro, bem como da elaboração de duas cabeças de retratos na tela representados.

Dominando a composição, destaca-se a figura do Imperador, em trajes majestáticos, de pé, junto ao trono, já coroado e empunhando o cetro. Distinguem-se perfeitamente alguns personagens, uns carregando as insígnias da coroação, outros absolutamente não. São reconhecidos: Cândido José de Araújo Viana (depois Visconde e Marquês de Sapucaí), Ministro do Império, sem a insígnia da Constituição; José Clemente Pereira, Ministro da Guerra, sem a espada; o General Comandante das Armas da Corte. Os três estão retratados de perfil, em frente a dois moços fidalgos. Mais adiante, à esquerda, o Ministro da Justiça, Paulino José Soares de Sousa, empunhando a insígnia da Mão da Justiça; seguido do Alferes-Mór João Vieira de Carvalho, Marquês de Lages, com o estandarte imperial. No centro da tela, com a cabeça ligeiramente esboçada, Francisco Vilela Barbosa, Marquês de Paranaguá, Ministro da Marinha. A seu lado, empunhando a insígnia do Globo, Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho, Ministro dos Negócios Estrangeiros. Perto deles, Miguel Calmon du Pin e Almeida, Marquês de Abrantes, Ministro da Fazenda. Segue-se à esquerda, o Conselheiro Paulo Barbosa da Silva, Mordomo da Casa Imperial. Sua mão direita empunha uma bengala, que atualmente está no Museu Histórico Nacional. (Esta bengala figurou nas exposições temporárias do M.H.N., em 1974). Ao lado, o Mestre da Capela Imperial, Cônego Moreira, seguido dos quatro Bispos mais antigos. No lado oposto ao trono, a figura de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada. Ao alto, na tribuna, as Princesas Dona Januária e Dona Francisca, irmãs do Imperador, acompanhadas de suas respectivas damas, assistem à cerimônia. Colunas coríntias dão um aspecto grandioso ao interior da majestosa sala do trono da varanda da sagração.

Os painéis laterais que ornamentavam as galerias da varanda da sagração representavam os dois maiores fatos da Independência do Brasil. O quadro da galeria do Amazonas representava o grito de Independência ou Morte. Tinha sido composto por Porto Alegre e executado pelo pintor José dos Reis Carvalho. O outro, representava o dia 9 de janeiro (O Fico) e foi todo ele executado por Porto Alegre.

Este segundo painel foi repetido pelo artista no quadro em questão. Antes da tela ser restaurada, apresentava-se totalmente escurecida, sem que demonstrasse qualquer possibilidade de identificação do assunto representado. Com o processo de limpeza do quadro e comparando-o com a descrição do painel da varanda da sagração, chegamos à conclusão que se tratava do referido painel. As figuras estão somente esboçadas, destacando-se, apenas, a do Príncipe Dom Pedro.



"Coroação de Dom Pedro II". Óleo de Manuel de Araújo Porto Alegre, no I.H.G.B. Foto tirada em julho de 1974, antes do quadro ser restaurado pela equipe de restauração do M.H.N.



Detalhe do quadro "Coroação de Dom Pedro II" antes de ser restaurado, evidenciando as marcas deixadas pelo tempo em que a tela esteve dobrada.

Concluindo, finalmente, cremos que merece menção especial o esforço do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro na recuperação da obra grandiosa de Manuel de Araújo Porto Alegre, que teve um lugar de destaque na História da Arte Brasileira pela sua atuação no cenário artístico e no ensino das artes.

Anexamos ao presente trabalho o relatório final apresentado à direção do Instituto Histórico, pela equipe de restauração do Museu Histórico Nacional:

"Rio de Janeiro, 2 de abril de 1975

Ilm^o Sr.

Presidente do I.H.G.B.

A equipe de restauração do quadro a óleo "Coroação de Dom Pedro II" de autoria do insigne mestre Manuel de Araújo Porto Alegre, obra de propriedade do Instituto Histórico, leva ao conhecimento de V. Sa. o relatório cronológico dos trabalhos efetuados:

- 11-7-74 — Preparo da tela, no local de origem, com uma camada de terebentina e parafina, de modo a proteger o pigmento durante o transporte do quadro.
- 12-7-74 — Construção de um andaime, com as dimensões do comprimento do quadro, para o apoio de um cilindro, colocado em posição vertical, para que nele fosse envolvida a tela à medida que ia sendo despregada do chassis. Foi utilizado este recurso, a fim de solucionar o problema da exiguidade de espaço da sala onde se encontrava o quadro.
- 13-7-74 — Transporte da tela, envolvida no cilindro, para o Museu Histórico Nacional, onde seria efetuada a restauração.

Programa:

Desenrolar a tela do cilindro, preparar o local para as tarefas de restauração, documentação fotográfica e preparo da ficha técnica.

Convém assinalar, que antes de se tomar qualquer providência em termos de restauração, o quadro foi fotografado na sala onde se encontrava, no Instituto Histórico, com o intuito de ser documentado o trabalho a ser realizado.

Limpeza à base de essência de terebentina e timol; primeiro teste para remoção do verniz oxidado; reentelagem à base de cera resistente ao clima tropical; nova limpeza da cera com essência de terebentina. Trabalhos finais: pintura das partes danificadas; aplicação de mastique nas falhas encontradas; pintura nas áreas de aplicação do mastique, igualando-as com as partes intactas; proteção da camada pictórica com verniz apropriado.



Detalhe do quadro "Coroação de Dom Pedro II", após a restauração.

Ficha técnica

Obra: Coroação de Dom Pedro II

Autoria: Manuel de Araújo Porto Alegre (1806-1879)

Dimensões: 4,85 x 7,93

Técnica: Pintura a óleo sobre tela.

(Pintado entre os anos de 1840 e 1845)

Condições da obra quanto à conservação: Escurecido pela ação do tempo; manchas de mofo; ausência de craquelê; apresentando rasgões em diversos lugares; tela vincada, evidenciando as marcas deixadas pelo tempo em que a mesma esteve dobrada antes de ser transferida para o I.H.G.B.

Observação: Trata-se de um trabalho inacabado, e como tal deve ser respeitado, tendo ainda algumas figuras silhuetadas em branco. Não possuía chassis. Apenas um suporte de madeira pregado à parede.

Desenvolvimento dos trabalhos:

- 22- 7-74 — Início e preparo da sala, forrando o chão com diversas camadas de papel manilha, cobrindo-as com papel tipo "contact" para a reentelagem. Retirou-se a tela do cilindro, colocando-a sobre esse último papel, com o pigmento voltado para baixo. Foram necessários 25 metros de pano de algodão dividido em três faixas de 8,33 m de comprimento por 2,20 m de largura, com duas emendas na largura e pesando 5 quilos. Empregamos 24 quilos de composição de cera para a perfeita reentelagem da tela.
- 23- 7-74 — Como houve o transpasse de cera, devido à danificação da tela, procedemos à nova limpeza com terebentina.
- 19- 8 a
26- 8-74 — Feita a limpeza, iniciamos a pintura nas falhas para que fosse aplicado o mastique.
- 27- 8 a
9- 9-74 — Aplicação do mastique e nivelamento da camada pictórica.
- 14- 9 a
7-10-74 — Aparelhamento das massas brancas com as tintas aproximadas às tonalidades locais.
- 8-10 a
6-12-74 — Trabalho de restauração definitivo, de acordo com a paleta do autor.
- 9-12 a
13-12-73 — Revisão geral dos trabalhos de restauro, mantendo-se as silhuetas em branco, do quadro inacabado.

- 27-12-74 — Limpeza e aplicação de verniz em toda a extensão da tela.
- 5- 2-75 — Início da confecção do chassis em madeira de peroba de Campos, realizado conforme desenho elaborado pelo chefe da equipe e aprovado pelo Presidente do Instituto.
- 21- 2-75 — Construção de uma caixa de madeira, com as dimensões de 5,10 x 0,50 m destinada ao acondicionamento da tela envolvida no cilindro e protegida por um lençol de plástico, sendo a caixa forrada internamente com papelão apropriado, envolvendo e protegendo o cilindro. Esta embalagem foi necessária, não só para transportar a tela do M.H.N. para o IHGB, como para elevá-la do solo até o 12º andar, com o auxílio de cordas, uma vez que era impossível conduzi-la pela escada.
- 22- 2-75 — Transporte do quadro. A elevação da tela para o Salão Varnhagen, ficou a cargo dos funcionários do Instituto. Para armá-la no chassis e colocá-la no lugar à que foi destinada, construiu-se um tablado de 10 m de comprimento por 7 m de largura, ficando a uma altura de 1,60 m do piso, sobre as poltronas do recinto e da mesa da presidência. A orientação dos trabalhos de montagem desse tablado, obra de grande envergadura e de tamanha responsabilidade, executada por uma equipe de carpinteiros do Instituto, ficou a cargo do chefe da equipe de restauração, convidado pelo Presidente do I.H.G.B.
- 26- 2-75 — Início dos trabalhos de montagem pela referida equipe, com o concurso de dois carpinteiros e cinco funcionários especializados em montagem de exposições, do Museu Histórico Nacional. Foi armado o chassis pelos carpinteiros, sobre o tablado, após o que foi retirado e, cuidadosamente, colocado em cima de cavaletes por cima das poltronas do salão. Em seguida, procedemos à limpeza do tablado, que após ser forrado com papel estava pronto para receber a tela. Retiramo-la do cilindro, estendendo-a com o pigmento voltado para baixo, sobre o tablado, a fim de ser fixada ao chassis. Este foi imediatamente transportado sobre a tela para ser reajustado e enquadrado na mesma para que ela fosse pregada ao chassis. Feito isto, as cunhas foram rebatidas, de modo que a tela ficasse perfeitamente esticada.

Colocação do quadro no local pré-determinado:

Para essa operação final reunimos toda a equipe de restauração, auxiliada pelos carpinteiros e funcionários contratados para essa finalidade.

Deslizando por cima do tablado até alcançar a base de sustentação na parede, a tela foi levantada por esforço manual, convenientemente distribuído, e encaixada com pleno êxito no painel rebaixado na parede.

Esta operação foi executada em presença de distinguidas personalidades do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, destacando-se o ilustre Presidente Dr. Pedro Calmon e o Príncipe D. Pedro de Orleans e Bragança, que aplaudiram o pleno êxito do empreendimento promovido pelo Instituto na preservação de um bem cultural de grande valor artístico e histórico para o nosso País.

Material empregado na restauração do quadro:

Essência de terebentina	39 litros
Cera preparada para reentelagem	24 quilos
Benzina	5 litros
Acetona	4 litros
Timol	1 quilo
Algodão	1 saco
Álcool	8 litros
Querozene	6 litros
Gesso cré	2 quilos
Alvaiade	2 quilos
Secante	1 pacote
Óleo de linhaça	3 quilos
Tintas em tubos, de fabricação estrang.	26 tubos
Pincéis de pelo de cerda	2 dúzias
Pincéis de pelo de marta	1 dúzia
Papel contac para forrar o piso	35 rolos
Pano de algodão de 2,20 m de largura	25 metros
Tacha azulada nº 10	1 caixa
Tacha azulada nº 7	1 caixa
Fita gomada	3 rolos
Parafina	1 ½ quilo
Papel manilha para forrar o piso	60 folhas
Plástico branco, de 2 m de largura	10 metros.



Aspecto tomado quando de uma das fases da restauração do quadro "Coroação de Dom Pedro II", no M.H.N.



"Coroação de Dom Pedro II". Óleo de Manuel de Araújo Porto Alegre, após a restauração, no Salão Varnhagen, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Ilustrações, a cargo do fotógrafo Raul Lima:

Uma foto mostrando o mau estado em que se encontrava o quadro.

Duas fotos mostrando detalhes do mau estado da tela.

Uma foto mostrando o quadro após a restauração e colocado no Salão Varnhagen, no I.H.G.B.

Nicolau Del Negro

Chefe da equipe

Conservador do Patr. Hist. e Artístico.

Vicente de Freitas

Conservador do Patr.

Histórico e Artist.

Juarez T. das Neves

Auxiliar Técnico.

Dirceu Pinho França

Museólogo e

Documentarista .

BIBLIOGRAFIA

AZEVEDO, Moreira de. "O Rio de Janeiro, sua história, monumentos, homens notáveis, usos e curiosidades". 2º vol., 3ª ed. Anotada por Elysio de Oliveira Belchior. Coleção Vieira Fazenda. Livraria Brasileira Editora. R.J. 1969.

BARROS, José Júlio de. "Um Ilustre Rio-pardense". (Notas biográficas e catálogo da Exposição Comemorativa do Sesquicentenário do Nascimento de Manuel de Araújo Porto Alegre, no Museu Júlio de Castilhos. Porto Alegre, 1956.

BLAKE, Sacramento. "Dicionário Bibliográfico Brasileiro". 6º vol. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro. 1900.

CASTRO, Olegário Herculano de Aquino e. Discurso, publicado na Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Tomo XLIII, Parte II, 1880.

GALVÃO, Alfredo. "Manuel de Araújo Porto Alegre, sua influência na Academia Imperial das Belas-Artes e no meio artístico do Rio de Janeiro". Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Vol. 14. R. J. 1959.

MAGALHÃES, Basílio de. "Manuel de Araújo Porto Alegre". Conferência realizada na Escola de Belas-Artes, a 9 de setembro de 1916. Imprensa Nacional. R.J. 1917.

MATTOS, Adalberto de. "A Pintura no Brasil". In "Ilustração Brasileira". Outubro de 1922.

SILVA, Inocêncio Francisco da. "Dicionário Bibliográfico Português". 16º vol. Imprensa Nacional. Lisboa. 1893.

AS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DE D. PEDRO II EM 1925

AFFONSO CELSO VILLELA DE CARVALHO
Museu Histórico Nacional

Quando do centenário natalício de D. Pedro II, em 2.12.1925, governo, entidades culturais e associações de classe uniram-se aos principais órgãos de imprensa para comemorar a importante efeméride.

No dia 1º de dezembro o Governo Federal, através de um decreto assinado pelo Presidente da República, declarava feriado nacional o dia 2 do mesmo mês, assinalando dessa forma a importância pretendida para o centenário do nosso último Imperador.

É do teor seguinte o decreto:

"Decreto nº 17.125, de 1º de Dezembro de 1925.

Considerando que o dia de amanhã é o do centenário do nascimento de D. Pedro II;

Considerando que esse grande brasileiro devotou todas suas energias, durante um reinado de meio século, ao progresso material e moral do Brasil, amando-o e servindo-o com o mais constante e extremo patriotismo;

Considerando que a República se dignifica e eleva, rendendo homenagem à sua memória benemérita, pois a justiça e a gratidão dos povos julgam os seus servidores fora do quadro dos regimes políticos;

Resolve declarar feriado em todo o território nacional o dia 2 de dezembro do corrente, data em que se comemora o centenário do nascimento do ex-Imperador D. Pedro II.

Rio de Janeiro, 1º de dezembro de 1925, 104º da Independência e 37º da República.

ARTHUR DA SILVA BERNARDES
AFFONSO PENNA JUNIOR."

No dia 2 a cidade adquiriu um aspecto festivo, com todas as repartições públicas hasteando o pavilhão nacional, grandes lojas comerciais com suas fachadas embandeiradas, além do importante concurso da população de um modo geral, que concorreu voluntariamente para as comemorações diversas.

Essas comemorações tiveram início na Catedral Metropolitana, com várias missas por alma de D. PEDRO II. O Arcebispo Coadjutor D. SEBASTIÃO LEME rezou a missa solene no altar-mor, acolitado por diversos sacerdotes, sendo orador Monsenhor FERNANDO RANGEL, que proferiu a seguinte e emocionante oração:

“— Exmo. e Revdmo. Sr. Arcebispo, Altezas, Meus Senhores.

“Melior est dies mortis die notivilatis”

Do Ecclesiastes.

Tornado poucos dias faz, de uma curta peregrinação por aqueles lugares santos, onde topa o espírito religioso com o pábulo salutar, com que se alimenta e fervorosamente se apresta para terçar as armas invencíveis da virtude nas justas próprias dos ânimos equilibrados e que aspiram à perfeição; com o espírito embevecido do muito que vi e gozei tão distante daqui; cansado ainda deste grande giro por várias terras de tão longe, de hábitos e costumes mui diferentes dos nossos; eis que me vem surpreender com uma visita ilustre amigo, a quem me prendem laços da maior estima, liames de mais nutrido respeito e delicadezas de muito reconhecimento.

Após os primeiros cumprimentos, e a permuta espontânea de afetos de uma amizade leal e sincera, daqueles que se cultivam com carinho e santo interesse, começou ele a referir-se sob um entusiasmo sempre crescente às festas pomposíssimas com que o povo, o clero, o governo, todas as associações científicas, literárias, artísticas e beneficentes tencionavam celebrar a passagem do primeiro centenário do nascimento do Segundo Imperador do Brasil... e acrescenta haver um número vago, imprescindível, e que esse número tinha de ser preenchido por quem vos fala.

De espírito jamais afeito ao exagero, sem falsa modéstia, antes convencido do meu nada, tudo empenhei para que fosse ter tamanha honra a outrem que não eu, que lhe pudesse dar cabal desempenho, de acordo com a magnitude e os intuitos das solenidades. Tudo, porém, foi em vão; baldados foram todos os meus esforços; e não logrando escapar, nem subtrair-me ao convite pois houvera chegado a um ponto que excusar-me, negar-me fora mais que deslize, fora um crime, tive que obedecer, assumindo o compromisso que ora tento satisfazer, contando para o seu desempenho com a reconhecida benevolência de todos vós e muito mais ainda com as luzes do Espírito Santo e a graça dos céus, que imploro pela intercessão de Maria Santíssima, a Virgem Mãe de Deus, decorada com os títulos de Senhora da Conceição e Senhora do Carmo.

Meus Senhores — Usado a ponderar o pensamento e medir a palavra, procurando estabelecer quanto possível uma certa equivalência e justa

proporção entre as idéias e os termos, entre os juízos e as proposições, para que se não dê prejuízo e não cause dano à verdade; solicito por empregar argumentos que valham, que sirvam à causa em questão e jamais se confundam com paralogismo, nem se aproximem dos sofismas que se, por um momento, podem iludir e até fascinar, não resistem a uma análise feita como convém, segundo as regras e os preceitos da boa dialética; evitando qualquer palavra mais ou menos agressiva, qualquer asserção que possa melindrar mesmo os ouvidos mais delicados; empenhado em manter-me à altura desta cátedra, dentro das normas que importa observar todo aquele que tem a honra de ocupá-la; lembrado e bem lembrado do rigor e delicadeza a que se deve rejeitar o discurso quem fala desta tribuna, na qual, nunca é demais afirmar, se permitem os boquejos, as ênfases, os epifonemos, as figuras de pensamento, todas as pinturas e todas as tropos, não se toleram uns tantos devaneios mesmo legítimos em outras tribunas sempre dignas; porquanto não é lícito esquecer que aqui há um mestre que é a verdade, a justiça e o bem porque é Jesus Cristo; tendo de acompanhar-vos nestas homenagens que se me afiguram por demais justas, homenagens que das profundezas do meu coração de brasileiro e ministro do santuário louvo e aplaudo a memória do Senhor D. PEDRO II, quando os pró-homens das letras, os luzeiros e guias do pensamento brasileiro, os mestres gratíssimos na arte do bem dizer, em linguagem pura ao serviço do meu estilo terso, já se vem desempenhando galhardamente, pondo em foco tudo quanto concerne ao augusto ex-monarca; por onde hei de começar, pergunto a mim mesmo, o meu humilde trabalho, a que fontes irei recorrer, para não deixar sem uma solução o que me foi confiado? *Melior est dies mortis die nativilatis.*

Neste dia que esta encantadora e majestosa cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, que tanto lembra o Sr. D. PEDRO, a cidade que tanto lhe deve, que ele tanto praticava, levantada ou erguida à margem da maior e mais bela baía dos mares; que o Brasil inteiro, desde o mais humilde cidadão até o mais conspícuo e notável, que todos nós, fora das fronteiras e acima, muito acima dos intróitos e domínios da política, nos empenhamos em festejar o primeiro centenário de seu nascimento, rendendo-lhe as maiores e mais sinceras homenagens, que bem significam e traduzem o respeito, a veneração, o reconhecimento, que, de bom grado e com a maior efusão, lhe devotamos, sem receio de que nos acoimem de levianos e menos circunspectos, tantas e tão extraordinárias foram as provas que nos deu de seu valor e de sua valia, de sua bondade e grandeza, do seu critério e prudência no trato das cousas públicas, na diretriz que se impôs à frente dos destinos desta terra; hoje que aqui reunimos, não em um areópago, não sob um teto profano embora o mais precioso e notável, mas à sombra do santuário de Deus vivo, aos pés do Divino Mestre e diante a Virgem-Mãe de Deus, daquela que ele mesmo tantas e tantas vezes invocara, inclinando submisso sua real majestade, em sinal de testemunho de uma devoção sólida e cheia de fé e repleta das mais fagueiras esperanças, agora, enfim, que repassados dos mais puros sentimentos da augusta religião de Jesus Cristo, cuja doutrina, no dizer do

Abade de Claraval, do melifluo São Bernardo, é tão deliciosa ao paladar, tão sólida para nutrição e tão eficaz como medicina, desta mesma religião que foi a sua, que ele tanto honrou, e que foi a religião oficial da Pátria, que vós e eu, que todos nós queremos grande e próspera, marchando na senda do verdadeiro progresso, fruindo as delícias da paz no interior pelo respeito à autoridade legitimamente constituída que se tem de mostrar a mais forte garantia na defesa dos nosos direitos e no exterior pelo respeito dos outros países para com ela; agora que nos achamos face a face com o Santíssimo Sacramento da Eucaristia, que ele tantas vezes, aqui mesmo nesta igreja, então Capela Imperial e sempre como hoje Catedral, recebera com a maior edificação, porque sabia que, ao comungar, não recebia nem a sombra, nem a figura, nem a imagem, nem a virtude de Jesus, senão o próprio Jesus, todo ele, verdadeiro, real e substancialmente como está nos céus, *vere realiter et substantialiter sient in Coelis*; para agir e proceder como convém, bastará saber que ele nascera príncipe, herdeiro de um trono imenso e que fora coroado Imperador do Brasil?

Não, não basta saber que ele nascera Príncipe, herdeiro de um trono menos ou mais notável, não basta que se venha dizer ter ele empunhado um cetro e cingido a fronte com uma coroa por maior e mais bela que hajaisido a porção de mundo sob seu domínio; não, não, porque é possível nascer príncipe, descender do sangue mais heróico e nobre, ocupar posição de grande prestígio, ter empenhado um cetro e haver posto em sua cabeça uma coroa de tradições mais gloriosas, portadora de fatos valorosos e símbolo de uma majestade verdadeiramente real, e tudo isso ao invés de nos obrigar ao respeito, à estima e dedicação para com tal personalidade, dela nos afasta e distancia. Não. Não havemos de auferir a grandeza de um nome, a excelência de um indivíduo e prestar-lhe as honras do respeito e culto religioso na igreja, pelo dia do seu nascimento ou pelos aplausos do mundo. Em matéria de tal magnitude, de tamanha delicadeza, havendo de nos regular e conduzir pela vida continuada dentro das virtudes cristãs, vida cujo termo há de ter sido uma morte edificante e santa. *Melior est dies mortis die natalitatis*.

Mostrando a luz dos fatos e da história qual foi a vida do Segundo ex-Imperador do Brasil, com toda dedicação e critério viveu para servir ao Brasil, e a seu povo, elevando-lhe bem alto o nome e o prestígio, pôs em relevo a sobranceria, a altivez nobilíssima do caráter do velho ex-monarca, quando sob o jogo do infortúnio, banido e exilado da terra e do meio do povo que ele criou e enaltecera, despresou os dinheiros que lhe quiseram dar os triunfadores do dia, dinheiro que serviria para pô-lo ao abrigo de muitas privações por que teve de passar no exílio.

Expirando nos braços da religião, sem ódios, nem ressentimentos, pedindo a todos perdão e a todos também perdoando, o Sr. D. PEDRO que havia conquistado como trono próprio à sua grandeza o trono que a Divina Providência levantara no coração de cada brasileiro, agora estava junto de Deus, gozando o prêmio eterno de suas virtudes."

À missa estiveram presentes, além do Príncipe D. PEDRO DE ALCÂNTARA e da Princesa ELIZABETH e filhos, representantes do Presidente da República, Ministros de Estado, Prefeito do Distrito Federal, membros do Congresso, diretoria do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e diversas outras autoridades.

Em frente à Igreja um Batalhão do Exército e outro dos Fuzileiros Navais faziam as honras de estilo.

À tarde do mesmo dia 2 realizou-se no salão de honra do Colégio D. PEDRO II uma sessão cívica em memória de seu patrono. Ao ato, solene, estiveram presentes diversas figuras importantes do cenário político e cultural do país, como o Ministro do Interior AFFONSO PENNA JÚNIOR, o Reitor da Universidade e Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Conde de AFFONSO CELSO, professores e alunos do Colégio, além de diversas outras autoridades, inclusive D. PEDRO DE ALCÂNTARA e Senhora e vários convidados.

Ocuparam então a Tribuna o Professor EUCLYDES BOSCO, Diretor do Externato, o historiador Dr. ESCRAGNOLLE DÓRIA, que enalteceram a figura do Imperador através de diversos aspectos de sua vida pública e privada.

Fizeram ainda uso da palavra outros oradores e diversos alunos, que recitaram sonetos alusivos à D. PEDRO II, e por fim o professor Dr. LUIZ CASTANHEDE E ALMEIDA, ao ser inaugurada a placa comemorativa no saguão do edifício do Externato.

Ainda à tarde outra significativa homenagem ocorreu na Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, presidida pelo General Dr. MOREIRA GUIMARAES, que pronunciou um belo discurso ressaltando as inúmeras qualidades do ex-monarca.

Em seguida foi inaugurada uma exposição nas dependências da Sociedade, com peças pertencentes ao Dr. ANTÔNIO CARLOS SIMOENS DA SILVA, que falou, a respeito, na ocasião. Entre essas peças podiam ser vistas as seguintes: um silhão, manta, cabeçada e coldres, finamente bordados a fio de prata dourada, com placas de bronze dourado, arreios esses usados por D. PEDRO II na rendição de URUGUAIANA; grande Bandeira Imperial, do palácio da Quinta da Boa Vista; alabardas e fardões dos arqueiros do Paço de São Cristóvão; quadros a óleo e fotografias do casal imperial, e vários outros objetos de uso do Palácio Imperial.

Após a inauguração da referida exposição, falou o orador oficial da cerimônia, Dr. ROBERTO MOREIRA DA COSTA LIMA, estudando a vida e a ação de D. PEDRO II, desde a sua infância até o término do seu reinado.

Ao ato da Sociedade de Geografia compareceram também inúmeras autoridades civis, militares, religiosas e diplomáticas, contribuindo para o

brilhantismo da cerimônia, que foi encerrada pelo seu presidente General Dr. MOREIRA GUIMARÃES.

Na Associação Comercial do Rio de Janeiro, também à tarde do dia 2, outra imponente sessão solene marcou as homenagens realizadas pelo centenário natalício de nosso último Imperador. Nela estiveram presentes quase a totalidade dos Diretores da Associação, delegados das Associações Comerciais dos Estados e representantes filiados. A sessão foi presidida pelo Sr. ARAÚJO FRANCO, Presidente da Associação na época, o qual pronunciou eloqüente discurso, alusivo a efeméride, ressaltando o carinho e o interesse de D. Pedro II pelo comércio, pois foi ele que cedeu, para as reuniões dos comerciantes, um dos armazéns da Alfândega, surgindo daí a Associação como órgão de classe, bem como outras provas dadas pelo Imperador.

Ressaltou ainda o orador que a Associação Comercial subscreveu vultosa quantia, quando correu, entre o comércio, a indústria e os bancos, uma subscrição para, com o seu produto, ser erigida, na Quinta da Boa Vista, uma estátua ao grande brasileiro. Em seguida, após visita ao busto de D. Pedro II, postado no saguão da Associação, obra de RODOLPHO BERNARDELLI, foi encerrada a sessão.

Antes, às 11 horas, na estação de D. PEDRO II, da Central do Brasil, foi inaugurado um busto de bronze do nosso último Imperador, prestando assim essa ferrovia uma significativa homenagem à memória do soberano, que tanto incentivou a construção de estradas de ferro no Brasil.

Ao ato achavam-se presentes os Srs. Dr. FRANCISCO SÁ, Ministro da Viação, JOÃO DE CARVALHO ARAÚJO, Diretor da Central do Brasil, e inúmeras outras autoridades. Discursou então o Sr. Dr. LUIZ CARLOS DA FONSECA, subdiretor da 1ª Divisão da Central do Brasil, pronunciando profunda oração dedicada ao ex-Imperador, ocasião em que destacou passagens do histórico dessa estrada de ferro.

Em seguida foi descerrada a cortina que cobria a nova placa ali colocada em cumprimento ao Decreto Presidencial que mudou o nome da estação para "Estação D. PEDRO SEGUNDO".

As comemorações continuaram por todo o dia 2, não só no Rio de Janeiro, como também em todo o Brasil. Às 16h30min, na Quinta da Boa Vista, o então Prefeito do Distrito Federal, Dr. ALAOR PRATA, inaugurou a bela estátua de D. PEDRO II, erguida sobre um pedestal de cantaria lavrada, de Petrópolis, colocada em frente à escadaria de acesso aos jardins do antigo Palácio Imperial, agora sede do Museu Nacional, mandada fazer pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, através de contribuições particulares e doada à cidade.

Estiveram presentes altas autoridades, como o Vice-Presidente da República, Dr. ESTÁCIO COIMBRA; o Dr. ANDRÉ CAVALCANTI, Presidente do Supremo Tribunal Federal; Dr. MIGUEL CALMON,

Ministro da Agricultura; Senador PAULO DE FRONTIN; o Conde de AFFONSO CELSO, Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro; representantes do Corpo Diplomático, e o Príncipe D. PEDRO DE ORLEANS E BRAGANÇA e família.

O Conde de AFFONSO CELSO, em eloqüente discurso, em nome da organização dos festejos, ofereceu à cidade a bela escultura — “As crianças, que por aqui passam assíduas, dirão os pais e professores: Eis um brasileiro mais augusto, mais majestoso, mais venerado pelas suas virtudes do que pelo cetro, pela coroa, pelo trono que, com a máxima dignidade empunhou, cingiu, ocupou.” (Trecho do discurso do Conde de Affonso Celso, quando da inauguração da estátua).

Discursou ainda o Prefeito Dr. ALAOR PRATA, agradecendo, em nome da cidade, a majestosa estátua que recebia, havendo, logo em seguida, um desfile com tropas do Exército e da Marinha, em continência à estátua de D. PEDRO II, ao som de hinos patrióticos.

À noite realizou-se a sessão magna do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro em homenagem ao centenário de nascimento do seu grande protetor. Duas magníficas conferências ouviu a concorrida platéia: a do Sr. Conde de AFFONSO CELSO e a do Dr. RAMIZ GALVÃO. Dois grandes trabalhos para o conhecimento de nosso último soberano e do seu Reinado de 49 anos.

Outras comemorações se processaram, como na Caixa Econômica, no Hospital Nacional (atual Juliano Moreira), na Sociedade Brasileira de Belas Artes, na Faculdade de Filosofia, no Asilo dos Inválidos da Pátria, no Clube dos Oficiais da Reserva do Exército, na Sociedade Amante da Instrução etc.

Nos Estados também foram pomposas as comemorações, tanto nas capitais, como em cidades do interior.

Enfim, a República prestou ao insigne brasileiro as homenagens mais justas de reconhecimento ao homem e às suas realizações.

No dia 4 desse mesmo mês tiveram início as cerimônias de traslado dos restos mortais dos Imperadores para Petrópolis.

Começaram às 7h30min da manhã, na porta da Catedral Metropolitana, Rua Primeiro de Março, quando duas turmas de oito soldados transportaram os ataúdes imperiais da Capela do Senhor dos Passos, onde se achavam, para os carros fúnebres que os levariam para a Praia Formosa, de onde seguiram para Petrópolis.

Quando os ditos carros puzeram-se em movimento, tropas do Exército, especialmente preparadas para a ocasião, prestaram as honras militares devidas.

O rico cortejo percorreu então o seguinte itinerário: Ruas da Assembléia, Uruguaiana, Largo de São Joaquim, Praça da República, Rua Senador Euzébio, Avenida do Mangue, boulevard de São Cristóvão, Rua

Figueira de Mello, e finalmente Praia Formosa. Nesse local os dois ataúdes foram colocados no antigo vagão do Imperador, preparados então pela Estrada de Ferro Leopoldina, e seguiram para Petrópolis.

Depois das 10 horas chegou o trem especial a Petrópolis, passando os ataúdes para duas carretas especiais do Exército, que foram conduzidas à mão.

A cerimônia de entrega oficial dos despojos imperiais foi feita pelo Sr. Conde de AFFONSO CELSO, Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, ao Prefeito da cidade, Senador JOAQUIM MOREIRA. No dia seguinte, 5 de dezembro, 24 anos após a morte de D. PEDRO II, houve solenes exéquias na Catedral de Petrópolis, celebradas pelo Bispo de Niterói, DOM AGOSTINHO BENASSI.

A imprensa carioca por sua vez não faltou às grandes comemorações realizadas. Além de extenso noticiário sobre as mesmas, publicou diversos importantes trabalhos, escritos pelos mais eminentes historiadores da época.

OS PRIMEIROS SELOS BRASILEIROS

REJANE MARIA LOBO VIEIRA
Conservadora do M.H.N.

Os selos chamados "olhos de boi" foram os primeiros selos usados no Brasil. Suas características são as seguintes:

Descrição: Uma elipse negra decorada com uma rosácea de traços brancos, arredondados, ornamentada acima e abaixo por uma esfera branca, ladeada por folhagens de louro simétricas, da mesma cor.

No centro destaca-se o valor em algarismos brancos, ornamentados com volutas e sombreados de preto.

Formato: Retangular horizontal.

Cor: Preta.

Material: Segundo o Catálogo de Selos Brasileiros, de Santos Leitão, de 1960, três tipos de papel foram utilizados na impressão dos "olhos de boi":

Papel grosso — de cerca de 100 micra de espessura, amarelado, macio e ligeiramente poroso.

Papel médio — de 80 micra de espessura, branco, acetinado, unido e duro.

Papel fino — de 60 micra de espessura, por vezes acinzentado ou azulado, unido e liso.

Dimensões dos selos: aproximadamente 30 x 27 mm.

Valores: 30, 60 e 90 réis.

Dados Gerais: Os "olhos de boi" foram gravados em aço e reproduzidos em chapa de cobre por meio de pressão na Casa da Moeda do Rio de Janeiro e impressos na Oficina das Apólices, que funcionava numa dependência do Tesouro Nacional, no mesmo prédio em que estava a Casa da Moeda.

Sua impressão é nítida e negra. Os selos de cor acinzentada, menos nítidos, são provenientes de chapas "cansadas".

Não são picotados (a primeira máquina de picotar da Casa da Moeda só foi adquirida em 1886) e não foram gomados na Oficina das Apólices

A gomagem teria sido feita nas estações postais, quando os selos eram colados nas cartas (os primeiros selos gomados na Casa da Moeda entraram em circulação em 15 de julho de 1881).

OS "OLHOS DE BOI"

Durante muitos séculos a correspondência foi um "artigo de luxo". Só as pessoas de posses: reis, governos e nobres podiam manter mensageiros, pedestres ou montados, que entregassem suas cartas e documentos importantes.

Até bem pouco tempo não havia um serviço de correios organizado. Aos poucos, entretanto, tornou-se possível para o povo comunicar-se com parentes e amigos através de cartas, entregues por um correio que, quase sempre, constituía um monopólio particular ou do Estado.

As cartas enviadas eram entregues aos destinatários, que as recebiam mediante o pagamento de uma taxa, ou não, se não pudessem dispor da quantia no momento.

No Brasil, até 1798, o correio não existia. A correspondência chegava às mãos do destinatário por meio de viajantes ou de portadores especiais.

Em 20 de janeiro de 1798 foram criados os Correios Marítimos, entre o Brasil e Portugal. Até 1800 seus serviços eram nitidamente deficientes. A chegada da família real portuguesa veio dar um impulso ao correio no Brasil.

Em 1817 foi estabelecido o correio regular entre as Províncias de São Pedro do Rio Grande do Sul e de São Paulo.

O Decreto de 5 de março de 1829 estabeleceu que no princípio e no meio de cada mês seriam expedidos pacotes do Porto do Rio de Janeiro para os portos do Norte e do Sul.

O Decreto 255 de 29 de novembro de 1842 veio regulamentar uma ampla reforma postal, reclamada há algum tempo pelo Ministro da Inglaterra, que visava um intercâmbio melhor entre o Brasil e a Inglaterra.

O selo postal foi criado pelo parlamentar britânico Rowland Hill e usado pela Inglaterra a partir de 6 de maio de 1840. O Brasil foi o segundo país a adotá-lo, vindo a seguir a Suíça, os Estados Unidos da América e depois a França, em 1849.

Depois que a reforma postal foi decretada e o selo adotado para o pagamento do porte adiantado, as autoridades apressaram-se em mandar fazer pesquisas sobre o modo de fabricação dos selos e sobre a possibilidade da Casa da Moeda fazê-los.

O provedor da Casa da Moeda, Camilo João de Valdetaro, em resposta ao Presidente do Tesouro, em 11 de julho de 1842, afirmou que o mestre da oficina de gravura podia fazer selos semelhantes aos modelos

ingleses, com algumas alterações, sendo necessária a compra de uma máquina para transportar a gravura do desenho para a chapa de impressão. Pouco tempo depois sugeriu ao governo a fabricação de selos de difícil falsificação, sem a efígie do Imperador, que deveria aparecer apenas em lugares de respeito.

A sugestão foi aprovada pelo governo e em 23 de março de 1843 a Casa da Moeda foi intimada a preparar as chapas para a impressão dos selos. A escolha do desenho foi deixada a critério do diretor.

A Casa da Moeda logo iniciou os trabalhos, utilizando a máquina e provavelmente as elipses adquiridas de Eduardo Lemerik em 24 de dezembro de 1842.

O provável autor das chapas dos "olhos de boi" foi Carlos Custódio de Azevedo, gravador de renome, auxiliado por seu discípulo Quintino José de Faria.

As chapas originais preparadas pela Casa da Moeda foram seis. Segundo Belarmino Pinheiro, foram as seguintes:

Chapa	Selos	Valores	Preparo
1º	54	30/60/90	29.4.43
2º	54	30/60/90	29.5.43
3º	54	30	17.6.43
4º	60	30	27.6.43
5º	60	30	11.7.43
6º	60	60	20.7.43

Os retoques logo se fizeram necessários, devido ao desgaste das chapas pelo uso. Dorvelino Guatemosim nos dá o seguinte quadro dos retoques:

Chapa	Mandadas retocar	Prontas
3º	26.7.43	12.8.43
4º	1.8.43	12.8.43
1º	12.8.43	24.8.43
2º	"	"
5º	24.8.43	1.9.43
6º	1.9.43	14.9.43

De acordo com o mesmo autor, uma das chapas de 60 réis também foi retocada em 16.10.43 e outra dos três valores em 6.11.43.

Segundo o Informativo Filatélico Fontoura-Wyeth, a impressão dos "olhos de boi" foi iniciada em 10 de maio de 1843. No dia 1º de agosto, dia da circulação oficial (conforme um aviso do Inspetor-Geral dos Correios, datado de 5.7.43), os selos foram postos à venda na Corte. No dia 1º de setembro deveriam também circular nas províncias, mas várias delas só os receberam bem depois dessa data.

De acordo com dados colhidos nos arquivos da Casa da Moeda por diversos estudiosos, foi de 3.000.318 o total de selos estampados.

Valores	Número de selos impressos
30 réis	1.148.994
60 réis	1.502.142
90 réis	349.182

Muitos desses selos foram incinerados na própria Casa da Moeda, logo que se decidiu a impressão de novos tipos.

Valores	Impressos	Incinerados
30 réis	1.148.994	292.377
60 réis	1.502.142	166.277
90 réis	349.182	8.057

Os "olhos de boi" foram feitos de modo a desanimar qualquer tentativa de falsificação, mas não tiveram vida longa. Em janeiro de 1844 foi ordenada a confecção de outro tipo de selos postais "em formato menor, em papel mui fino e com uma cola tal que seja muito difícil arrancá-los inteiros...". Isso aconteceu porque descobriram em Sergipe o início de uma fraude com selos usados. Frequentemente impressos em papel encorpado, os "olhos de boi" estariam sendo arrancados das cartas recebidas e novamente colados, como se fossem novos.

A suspensão dos trabalhos de impressão foi decidida em 13 de janeiro de 1844, mas os "olhos de boi" continuaram a circular inclusive depois de lançamento dos "inclinados". Aliás, a ordem de desmonetização só foi publicada em 30 de junho de 1894.

Em 28 de julho de 1844, as chapas dos "olhos de boi" foram remetidas à Casa da Moeda pela Oficina das Apólices, para que o metal fosse reaproveitado.

Dos selos postais chamados "olhos de boi" o Museu Histórico Nacional possui 30 exemplares nos seguintes valores:

30 réis — 7
60 réis — 19
90 réis — 4



BIBLIOGRAFIA

- Guatemosim, Dorvelino
"Catálogo Brasil de Selos Nacionais Postais e Telegráficos Oficialmente Emitidos"
2ª edição
- Gibson, G.
"O Olho de Boi — 1843"
Revista da Casa da Moeda — nº 4 — julho/agosto de 1947
Rio de Janeiro
- Leitão, Santos e Cia.
"Catálogo Preço Corrente dos Selos Brasileiros"
Rio de Janeiro — 1960
- Pinheiro, Belarmino
"A Picotagem dos Selos na Casa da Moeda"
Seleções Filatélicas — nº 1 — fevereiro de 1947
"A Gomagem dos Selos na Casa da Moeda" — nº 3 — abril de 1947
"A História dos Invejados Olhos de Boi" — nº 6 — agosto de 1947
- Pimentel, J. L. de Barros
"As Chapas dos Olhos de Boi"
Informativo Filatélico Fontoura-Wyeth — nº 49 — ano IV — outubro de 1968
— São Paulo

VIAGENS DO IMPERADOR D. PEDRO II NA MEDALHÍSTICA DO MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

MARIA BERNARDETE FERNANDES GONÇALVES
Conservadora do MHN

“Sua majestade itinerante” o Imperador D. Pedro II era nos últimos anos de sua vida, um dos governantes mais viajados. Embora homem de índole calma, dado a intermináveis meditações, sempre pronto a se isolar num gabinete, dedicando-se à literatura, à música e à ciência, ele tinha também o espírito aguçado para viagens. Muito curioso e indagador, o Imperador empreendia grandes caminhadas sempre atento aos detalhes e às novidades que surgiam à sua volta. As anotações minuciosas e os desenhos geralmente feitos a lápis eram uma constante nos seus diários de viagens. D. Pedro II tinha grande facilidade de se adaptar a qualquer meio de locomoção, usando sobretudo o vapor, o trem e o carro. Não se furtava também aos longos passeios a pé, desprovido de aparato, como um homem simples, buscando tirar o maior proveito da oportunidade. Nas ocasiões em que a situação política exigia sua presença numa das províncias distantes, o Monarca não media sacrifícios pessoais, enfrentava qualquer tempo, sempre com o propósito de levar, aos seus compatriotas, a paz.

Destas viagens, o acervo do Museu Histórico Nacional, possui algumas medalhas comemorativas, as quais passamos a descrever.

1. *Viagem às províncias do Norte*

Na “Fala do Trono”, em setembro de 1859 disse o Imperador às Câmaras:

“Para melhor conhecer as províncias do meu Império, cujos melhoramentos morais e materiais são alvo de meus constantes desejos e dos esforços do meu governo, decidi viajar as que ficam ao norte da do Rio de Janeiro, sentindo que a estreiteza do tempo que medeia entre as sessões legislativas me obrigue a percorrer somente as províncias do Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Paraíba reservando a visita das outras para mais tarde”.

Assim, no dia 1º de outubro partiu o Imperador acompanhado da Imperatriz, do Ministro do Império Almeida Pereira, do vereador Pedreira, do camarista Sapucaí e da dama da corte Dona Josefina da Fonseca Costa. O vapor APA foi comboiado por três navios de guerra, sendo o chefe da esquadra Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré.

A viagem durou pouco mais de quatro meses. Na Bahia o Palácio do Governo foi transformado em Paço Imperial, o mesmo se dando em Recife com o Palácio das Torres, antiga moradia de Maurício de Nassau, então sede do governo de Pernambuco. O Imperador esteve em visita a Olinda, a Tamandaré, pequena vila ao sul de Recife, ao famoso campo dos Guararapes e ao convento do Carmo.

De volta para o sul, a Comitiva Imperial passou pela Paraíba, Alagoas, Sergipe, Bahia novamente e alcançou o Espírito Santo. Em Vitória, D. Pedro II veio a conhecer seu primo, o arquiduque Maximiliano da Áustria, que a bordo de uma corveta se dirigia do Rio de Janeiro para a Bahia.

Finalmente, a 11 de fevereiro de 1860, o Imperador e seus acompanhantes retornaram à Corte.

Essa viagem foi comemorada na seguinte medalha:

1859 — Viagem e chegada do Imperador e Imperatriz à Bahia.
D. PEDRO II IMPERADOR DO BRAZIL
No campo, cabeça do Imperador, de perfil, voltada para a esquerda. No exergo, pequena estrela ladeada por dois traços.

Rev.: No campo, a inscrição em 4 linhas SS.M.M.II./CHEGÃO
À BAHIA/EM 3 DE OUTUBRO/DE 1859.
diam: 23 mm metal: prata

2. *Visita do Imperador à Cachoeira de Paulo Afonso*

Em 1859 durante a viagem que fez às províncias do norte, D. Pedro II visitou a 20 de outubro a Cachoeira de Paulo Afonso e dela fez um desenho para melhor guardá-la na memória. Sua admiração foi tal que um correspondente do *Jornal do Comércio* escreveu na época "Sua majestade sentiu arroubado seu espírito, assentou-se num rochedo, largamente mirou tudo nessa primeira e profunda emoção, que se não revela mas que se sente... Havia qualquer coisa de solene na contemplação silenciosa do Imperador".

Esta visita foi assinalada com a gravação da medalha abaixo:

1859 — Visita de SS.MM. à Cachoeira de Paulo Afonso.
D. PEDRO II IMPERADOR DO BRAZIL

No campo, cabeça do Imperador, de perfil, voltada para a esquerda.

Rev.: No campo, a inscrição em 6 linhas e a data S. M. / O IMPERADOR / VISITA A CACHOEIRA / DE / PAULO

AFFONSO / 18 $\frac{19}{10}$ 59

diam: 20mm
20mm

metal: prata
bronze

OBS: cunhada na Casa da Moeda do Rio.

3. Regresso do Imperador de Uruguaiana.

Devido as invasões das terras do Rio Grande do Sul por forças paraguaias, em julho de 1865, D. Pedro II, mesmo sem o apoio político, para lá seguiu, no vapor SANTA MARIA comboiado por dois transportes de tropa. Com ele foram o duque de Saxe seu genro, o Marquês de Caxias, o Gal. Beaurepaire, o Alm. Lamare, o Gal. Cabral, o médico Dr. Meireles, o Ministro da Guerra Ângelo Ferraz, 300 homens armados, empregados e secretários. Mais tarde, em Caçapava, juntou-se à comitiva, o outro genro do Imperador, o conde D'Eu. De Porto Alegre eles seguiram para a fronteira argentina, ao encontro da tropa. A viagem foi feita em carretilhas, espécies de carroções puxados por quatro cavalos.

O percurso foi longo e cansativo, passaram por S. Gabriel, visitaram o campo de ITUZAINGÓ onde travou-se a famosa batalha em 1827 e rumaram para Alegrete.

Nesta ocasião, o monarca percorreu a cavalo 84 km em 12 horas para alcançar o limite da Cidade de Uruguaiana onde estava o Exército brasileiro.

O Ministro da Guerra que havia se adiantado à comitiva, recebeu D. Pedro II, junto com os chefes militares Porto Alegre, Caldwell e Tamandaré. A ele reuniram-se os Presidentes aliados Mitre e Flores que comandavam respectivamente as tropas argentinas e uruguaianas. Durante uma semana, o Exército inimigo de 500 homens, comandados pelo Gal. Estigarribia, sofreu o cerco dos aliados que, a 18 de setembro, tomaram de assalto a cidade, já então destruída e saqueada.

A divisão paraguaia sem oferecer resistência, desfilou diante dos chefes de Estado, entregando a cada um, a bandeira do país derrotado.

A "Rendição de Uruguaiana" fez crer aos brasileiros e seus aliados que a guerra havia terminado. D. Pedro II retornou então ao Rio de Janeiro e o acontecimento foi eternizado numa medalha, cuja venda re-

vertia para o Asilo dos Inválidos e seu uso significava o reconhecimento e a satisfação do povo brasileiro.

1865 — Regresso do Imperador de Uruguaiana, chegada ao Rio de Janeiro.

D. PEDRO SEGUNDO 1865

No campo, cabeça do Imperador, de perfil, voltada para a esquerda.

Rev.: No campo, a inscrição em 7 linhas A / CHEGADA / DE / SUA MAJESTADE / IMPERIAL / A / CORTE

diam: 19 mm c/ argola	metal: prata
19 mm s/ argola	prata
19 mm c/ argola	cobre
19 mm c/ argola (disco mais fino)	cobre

4. Roteiro da 1ª Viagem de D. Pedro II à Europa

No decorrer dos anos de 1871 e 1872 o Imperador fez sua primeira viagem ao continente europeu e parte da África.

A guerra do Paraguai havia terminado e à frente do Gabinete Imperial estava Rio Branco parlamentando sobre a Lei do Ventre Livre. Assim, D. Pedro II pode efetivar seu desejo, embora tenha enfrentado grande oposição política, inclusive por parte dos próprios conservadores.

O embarque ocorreu a 25 de maio de 1871 no vapor DOURO. O Imperador recusou o transporte por navio de guerra brasileiro ou estrangeiro, queria que a viagem tivesse absoluto caráter particular, não aceitando por isto, também, a ajuda de custo e as homenagens de Chefe de Estado.

Nesta excursão, que duraria cerca de dez meses, o monarca fez-se acompanhar por 15 pessoas dentre elas a Imperatriz D. Teresa Cristina, sua dama Viscondessa da Fonseca Costa, o amigo Visconde de Bom Retiro, o médico Visconde de Itaúna, o camarista Nogueira da Gama com seus familiares e alguns criados. Mais tarde, na Inglaterra, juntou-se à comitiva a Condessa de Barral.

Cumprindo o roteiro, passou pela Bahia no dia 28, em Recife no dia 30 e a 12 de junho a Torre de São Julião da Barra saudou-o à entrada do Porto de Lisboa. O vapor ficou fundeado por 8 dias em frente do Lazareto, de quarentena, devido à febre amarela que grassava no Brasil. Como um simples cidadão, D. Pedro II, hospedou-se num hotel, recusando o convite de seu sobrinho D. Luiz I, para residir no Palácio.

Durante sua permanência em Lisboa, o Imperador visitou sua madrasta D. Amélia, no Palácio das Janelas Verdes, esteve no Palácio da Ajuda, deu longos passeios à pé pela cidade visitando Museus, Escola Politécnica, Observatório, Laboratórios, Bibliotecas onde manteve contato com estudiosos, por quem nutria grande admiração.

D. Pedro II visitou também, o Panteon dos Bragança em S. Vicente de Fora, onde estavam depositados os restos mortais de seu pai D. Pedro I e sua irmã D. Maria II.

Continuando a viagem, a Comitiva Imperial esteve em Madri, onde foi recebida pelo Rei Amadeu I e a 26 de junho chegou a Hendaya, no território francês há pouco subjugado pelo Exército prussiano em Sedan.

Passando por Paris, o Imperador foi recebido em Versailles, depois em Rouen, onde habitavam seus cunhados os condes de Trepani.¹ De junho até a primeira quinzena de agosto, ele permaneceu no Reino Unido; em Londres esteve com a Rainha Vitória, visitou o Castelo de Osborne na Ilha de Wight e seguiu para Edimburgo na Escócia.

Em 11 de agosto atravessou o Canal da Mancha com destino à Bélgica. Aportando em Ostende, D. Pedro II foi à Gand, Liège, visitou Waterloo e em Bruxelas foi recebido pelo Rei Leopoldo II.

Duas medalhas comemoram esta visita, são elas:

1871 — Comemorativa da visita de D. Pedro II à Bélgica.

LEOPOLD II ROI DES BELGES

No campo, cabeça do Rei Leopoldo II, de perfil, voltada para a direita. Abaixo do corte, o nome do gravador LEOPOLD WIENER.

Rev.: DON PEDRO II EMPEREUR DU BRÉSIL VISITE LA BELGIQUE 1871, data entre duas rosetas.

No campo, escudo de armas do Brasil—Império, circundado por uma coroa de carvalho entrelaçada por uma fita.

gravador: Leopold Wiener, Bruxelas

diam: 78 mm

metal: bronze

1871 — Comemorativa da visita de D. Pedro II à Bélgica.

PETRUS II D.G.C. IMP. ET. PERP. BRAS. DEF.,
legenda limitada por uma pequena estrela.

No campo, cabeça do Imperador, de perfil, voltada para a esquerda.

1. A condessa era irmã da Imperatriz Tereza Cristina.

Rev.: No campo, a inscrição em 8 linhas DON / PEDRO II / EMPEREUR / DU / BRESIL / VISITE / LA BELGIQUE / 1871

diâm: 28 mm
28 mm

metal: prata
cobre

Obs.: O bordo desta medalha apresenta serrilha.

Da Bélgica o roteiro de viagem incluía a Alemanha, passando por Aix-la-Chapelle, visitando Colônia, Dusseldorf, Essen, Hamburgo, Berlim, Dresde, Eisebach, Coburgo e a cidade hidromineral de Karlsbad. Em Potsdam, D. Pedro II conheceu o Imperador Guilherme I e em outubro encontrou-se seu primo Francisco José que governava o extenso Império Austro-Húngaro. Foi a Praga, Salzburgo, Linz, Viena, Budapeste e pelo norte da Itália alcançou Trieste e Veneza.

Junto com seus acompanhantes, realizou seu grande sonho, atravessando o Adriático, o Jônio e o Mediterrâneo chegou ao Oriente Próximo. Durante 15 dias, percorreram o Egito, foram a Alexandria, Suez, Ismália e Cairo, visitando universidades, mesquitas, pirâmides, vales, desertos e montanhas.

No Cairo, o Imperador recebeu dois telegramas, um de Florença, outro de Milão comunicando ter sido promulgada no Brasil, a Lei do Ventre Livre, vitória do Ministério Rio Branco e da Regência da Princesa Isabel.

Voltando à Europa, em 15 de novembro, o Monarca desembarcou em Nápoles, dirigindo-se à Roma, onde tentou uma reconciliação entre o papa Pio IX e o Rei da Itália Victor Emanuel. Continuando a viagem passou por Florença, Perugia, Pisa, Gênova, Turim, Aix-les-Bains, Genebra, Bâle, Strasburgo e finalmente Paris onde permaneceu no "Grande Hotel", durante dois meses.

Em fevereiro de 1872, D. Pedro II, já bastante descansado retomou seu itinerário, deslocou-se para o sul da França, visitou as cidades da Côte d'Azur, retornou à Paris e começou sua viagem de volta, chegando a Madri 14 dias depois. Pela fronteira espanhola de Badajoz, o Imperador entrou novamente em Portugal, pela cidade de Elvas, após uma ausência de oito meses.

A 1º de março, foi triunfalmente recebido na Cidade do Porto, onde na Igreja da Lapa estava guardado o coração de D. Pedro I. Em honra a sua memória, a população recebeu seu filho em meio a grande festividade. As ruas, desde a Estação de Devezas até o Hotel do Louvre, onde o Monarca hospedou-se, estavam ornamentadas com arcos com a inscrição "Os que possuem o coração do pai saúdam o filho."

Através de uma subscrição, os habitantes da cidade mandaram cunhar uma medalha em ouro, de 27 oitavas, que foi oferecida à D. Pedro II por

uma comissão composta por João Ferreira de Andrade Leite, Henrique José Pinto, José Ferreira Moutinho. Esta medalha foi entregue ao Imperador, num estojo de veludo vermelho e verde em cuja tampa estava gravado a ouro, o escudo de armas do Brasil—Império entrelaçado por uma fita-legenda com a inscrição OS PORTUENSES AO SR. D. PEDRO II, IMPERADOR DO BRASIL.

Foram cunhados também, alguns exemplares em prata e em cobre, sendo posteriormente oferecido ao visitante real, as matrizes.

A Coleção do Museu Histórico Nacional possui duas destas peças.

1872 — Comemorativa da visita de D. Pedro II à Cidade do Porto.
D. PEDRO II IMP. DO BRAZIL

No campo, cabeça do Imperador, de perfil, voltada para a esquerda. Abaixo do corte, o nome do gravador MOLARINHO.

Rev.: VISITA DE S.M.I. A CIDADE DO PORTO 1 DE MARÇO DE 1872. No campo, dentro de um pentágono formado de raios, a inscrição em 2 linhas AVE/CAESAR, circundada por uma coroa de carvalho ornada por uma fita que se cruza em cinco pontos.

grav.: José Arnaldo Nogueira Molarinho.

diâm: 42 mm

42 mm

prata

cobre

O acervo do M.H.N. possui ainda, duas outras medalhas comemorativas da estada de D. Pedro II no Porto, porém de tipo diferente.

1872 — Comemorativa da visita do Imperador D. Pedro II à Cidade do Porto.

PETRUS II D.G.C. IMP. ET PERP. BRAS. DEF.
No campo, cabeça do Imperador, de perfil, voltada para a esquerda.

Rev.: VISITA DE S:M:I: A: CIDADE: DO: PORTO: 1:
DE: MARÇO: DE: 1872:

No campo, duas cártulas com o escudo de armas do Brasil e de Portugal. Abaixo a inscrição em 2 linhas AVE/CAESAR.

diâm: 27 mm

27 mm

metal: prata

cobre

Obs.: O bordo desta peça apresenta serrilha.

Do Porto, D. Pedro II seguiu viagem para Braga, Coimbra, Leiria, Batalha, Alcobaça, Caldas da Rainha e a 6 de março chegou à Lisboa. Preparou-se então para retornar ao Brasil, fez uma breve visita a S. Vicente de Fora para render novas homenagens no Panteon Real e a 13 de março embarcou com destino à Corte. Sua comitiva foi aumentada, veio o duque de Saxe com seus filhos Dom Pedro Augusto e Dom Augusto Leopoldo, possíveis sucessores à Coroa Imperial.

A 30 de março aportaram no Rio de Janeiro sendo recebidos com grande satisfação e simpatia.

Marcando este retorno foi cunhada uma medalha comemorativa cujos tipos do anverso e do reverso foram gravados por diferentes artistas.

1872 — Regresso de SS.MM.II. da viagem à Europa.

D. PEDRO II IMPERADOR CONSTITUCIONAL DEFENSOR PERPÉTUO DO BRAZIL, legenda limitada por florão.

No campo, busto do Imperador, de perfil, voltado para a esquerda. Abaixo do corte, o nome do gravador ERNESTO.

Rev.: SS.MM. VOLTÃO DA SUA VIAGEM A EUROPA
1 DE ABRIL DE 1872

No campo, numa composição artística, tendo ao fundo vista parcial da cidade, o Arsenal de Marinha da Corte, um Arco-de-Triunfo, soldados, povo e um vapor atracado no cais. Abaixo nome do gravador NERY.

grav.: anv: Ernesto de Souza Reis Carvalho.
rev: Francisco Antônio Nery

diâm: 61 mm	metal prata
61 mm	cobre
61 mm (variante de espessura)	cobre

O M.H.N. possui também duas provas de cunho de reverso, uma em cobre e a outra em madeira, com 61 mm de diâmetro, ambas com o nome do retratista NERY.

5. Roteiro da 3ª Viagem de D. Pedro II à Europa.

No dia 28 de fevereiro de 1887, o Imperador foi acometido de uma infecção palustre agravada pela glicosuria que já o acompanhava há quatro anos. Foi mantido em absoluto repouso em Petrópolis, depois na Fazenda de "Águas Claras" que distava 60 km daquela cidade, mas não apresentou melhoras. Trazido para S. Cristóvão, esteve alguns dias na Tijuca, bus-

cando recuperar-se do processo de anemia a que estava exposto, devido às grandes doses de sulfato de quinino a ele ministradas.

Aconselhado pelos médicos Motta Maia e Albino de Alvarenga viajou à Europa a fim de ouvir a opinião de famosos especialistas como Charcot, Bouchard, Séquard.

Assim, deixando na Regência a Princesa Isabel, D. Pedro II partiu na manhã do dia 30 de junho no vapor francês "LA GIRONDE". Em sua companhia foram a Imperatriz, o neto D. Pedro Augusto, o Visconde de Carapêbus, o Visconde de Nioac com o filho, o médico Motta Maia com seus familiares e o professor de línguas orientais Dr. Seybold. A comitiva tinha como destino Lisboa, Madri e Paris.

Examinado pela Junta Médica, o Imperador foi aconselhado a fazer um repouso na Cidade de Baden-Baden, onde respeitado um regime de cura, com duchas, massagens e pequenos passeios, teria sua saúde restabelecida.

Tendo permanecido cerca de dois meses nesta estância hidromineral, D. Pedro II encontrou o descanso necessário. Caminhar, ouvir concertos da Banda Militar e conversar, constituíam suas ocupações diárias.

Nesta ocasião, entrevistou-se novamente com Guilherme I da Alemanha e Leopoldo II da Bélgica.

Desta sua estada em Baden-Baden, existe uma medalha gravada com a data de 1888, o que leva a crer ter sido ela cunhada meses mais tarde.

1888 — Comemorativa da estada de D. Pedro II em Baden-Baden.
PETRUS II D.G.C. IMP. ET PERP. BRAS. DEF.
1888; data entre duas pequenas estrelas.

No campo, cabeça do Imperador D. Pedro II, de perfil, voltada para a esquerda.

Rev.: No campo, a inscrição em 8 linhas ZUR ERINNERUNG / AN DIE / ANWESENHEIT / DES KAISERS / / VON / BRASILIEN / IN / BADENBADEN (Lembrança da estada dos Imperadores do Brasil em Baden-Baden).

diâm: 24,5 mm

metal: prata

24,5 mm

cobre

24,5 mm

latão

De Baden Baden, o Imperador seguiu para Coburgo onde visitou o túmulo de sua filha D. Leopoldina, duquesa de Saxe. Bastante revi-

gorado retornou à França, fazendo uma pequena escala em Bruxelas e permanecendo um mês em Paris, no Grande-Hotel.

Planejou então uma nova viagem ao Egito, imediatamente vetada pelos médicos, que o aconselharam ir para o sul da França, fugindo do rigor do inverno na capital.

Em Cannes, D. Pedro II continuou sua convalescença, limitou-se a leitura, pequenas caminhadas e passeios de carro, indo todas as 5.^{as} feiras a Monte Carlo ouvir música clássica.

Na primavera de 1888 a Comitiva Imperial viajou de trem para a Itália, passou por Gênova, Nápoles, excursionou por Pompéia, Capri, seguindo para Florença, onde o Monarca brasileiro encontrou-se com os reis da Itália, a Rainha da Sérvia e a Rainha Victoria da Inglaterra. Juntos, foram ao atelier do pintor Pedro Américo que há muito trabalhava nesta cidade, dedicando-se à execução da famosa tela "Independência ou Morte".

No dia 23 de abril, continuando o roteiro passaram por Bolonha, Veneza e na manhã do dia 29 chegaram a Milão.

Cidade da Música, Milão abrigava inúmeros artistas brasileiros. O Imperador, procurando prestigiar a todos, assistiu no dia 1º de maio a estréia da ópera "CARMOSINA" de autoria do músico paulista José Gomes de Araújo, no dia seguinte, compareceu ao grande concerto organizado pelo maestro Carlos Gomes, no hall do Hotel Milan. A programação intensa quebrou sua rotina de repouso trazendo nova recaída, agravada por uma paralisia bulbar.

Ainda bastante debilitado, D. Pedro II recebeu com grande emoção a notícia da promulgação da Lei Áurea e externou seu desejo de retornar ao País.

A conselho dos seus colegas Semmola, Giovanni e Charcot, o médico Motta Maia transportou seu paciente para Aix-les-Bains onde o clima propiciaria uma recuperação mais rápida. Ao fim de dois meses, embora sem condições físicas de reassumir o governo, o Imperador começou sua viagem de volta. Chegando no dia 3 de agosto a Bordéus, embarcou dia 5 no vapor CONGO, fazendo uma pequena escala em Lisboa e em Dakar.

A 22 de agosto, aportou no Rio de Janeiro onde foi entusiasticamente recebido. De toda parte, as manifestações populares de fidelidade e carinho faziam crer que nenhuma instituição política estaria tão forte quanto a Monarquia no Brasil.

O acervo de Medalhas do M.H.N. possui alguns exemplares da peça cunhada para comemorar o retorno de D. Pedro II à Corte.

1888 — Comemorativa do Regresso de SS.MM.II. da viagem à Europa.

COMMEMORAÇÃO POPULAR 1888

No campo, cabeça do Imperador, de perfil, voltada para a esquerda.

Rev.: No campo, a inscrição em 4 linhas
AO FELIZ/REGRESSO/DE SS.MM./IMPERIAES.

diâm: 21 mm c/ argola	metal: cobre dourado. (2 ex.)
21 mm s/ argola	cobre dourado.
21 mm c/ argola	cobre dourado. (2 ex.)
21 mm c/ argola	cobre (3 exemplares)
21 mm s/ argola	cobre

BIBLIOGRAFIA

1. *Art de la Medaille Contemporaine* — J. Goemaere Éditeur — Bruxelles — 1910
2. *Biographical Dictionary of Medallist* — 1912
3. Lyra (Heitor) — *História de Dom Pedro II* — 3 vol. Brasiliana vol. 133, 133-A, 133-B — Companhia Editora Nacional — 1838
4. Lamas (Arthur) — *Medalhas Portuguesas* — Tip. de Adolpho de Mendonça — 1916
5. Cavalcanti (Viscondessa) — *Medalhas Brasileiras* — 2 vol. Paris — 1910
6. *Catálogo da Exposição de História do Brasil* — vol. II - Tip. G. Leuzinger e Filhos.
7. *Catálogo — Inventário de Medalhas do Banco Econômico da Bahia S. A.* — Gráfica do B.E.B. — 1969

OS TRANSPORTES NO SEGUNDO REINADO *

FRANCISCO DE PAULA E AZEVEDO PONDÉ
do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

1. TRANSPORTE TERRESTRE URBANO

No início do Segundo Reinado, o Rio de Janeiro e com mais razão as capitais provinciais apresentavam ainda aparência de cidade colonial. As ruas de mau aspecto eram sujas e a limpeza não se fazia diariamente. Ao odor deprimente dos excrementos dos animais e ao das cascas de frutas e de tudo que os habitantes nelas jogavam juntava-se o da passagem de um ou outro escravo carregando na cabeça o "tigre" ou "cabungo", barris de fraca solidez atestados de fezes, para serem lançados em locais retirados da cidade, processo que ainda ultrapassou a instalação das fossas sanitárias e a instituição do esgoto, cujo primeiro contrato de concessão foi assinado em 1857.

À noite tudo parecia mais triste com os lampiões de azeite de peixe espalhando sua luz mortiça e cheiro característico, que começaram a ser substituídos em 27 de maio de 1854, quando o futuro Visconde de Mauá inaugurou a iluminação a gás. O sistema era falho e deficiente, e os responsáveis pelo funcionamento dos lampiões, de aspecto desolador e deprimente, sempre untados de azeite de peixe, mal cheirosos, cobertos de trapos e dormindo nas ruas que ajudavam a iluminar, foram retratados por Debret e Reis Carvalho.¹

O transporte era limitado ao cavalo e a poucos carros de tração animal, que serviam a população num perímetro urbano humilde e nos arra-baldes separados do centro por grandes lotes de terreno baldio. A cidade, possuindo inúmeras chácaras, muitas delas próximas ao centro, por elas se expandiu.

A Cidade do Rio de Janeiro era ainda pequena e havia se espreado pouco além da vizinhança do Largo do Paço, ultrapassando o local do antigo muro da cidade. A atual Rua do Riachuelo (antiga Matacavalos),

1. F. P. Azevedo Pondé — *O Gás na Iluminação e na Calefação da Cidade do Rio de Janeiro* — C.E.G. — Museográfica — 1971.

*. Tese apresentada ao Congresso de História em comemoração aos Sesquicentenário de D. Pedro II, no IHGB.

a Praça Onze de Junho (Rossio Pequeno) e o Largo do Machado (Campo das Pitangueiras) já eram considerados fora do perímetro urbano.

O progresso dos núcleos populacionais exige melhores transportes e estes, por sua vez, modificam as perspectivas urbanísticas, diminuindo as distâncias e dando origem a novos logradouros.

Na cidade e pouco além dela, quando o piso das ruas permitia, rodavam viaturas hipomóveis, que começaram a aparecer no tempo dos vice-reis e se tornaram de uso corrente depois da vinda da Corte para o Rio de Janeiro. Eram de vários tipos e categorias e quanto mais se desenvolvia o País mais se adequavam às necessidades da população.

No Vice-Reinado, Luiz Edmundo² informa que eram inúmeras "... as cadeiras de rua, as serpentinas e os banguês a cruzar e raríssimos eram os coches por toda a cidade movimentada e vasta, mas que Aguirre, que nos visitou na época do vice-reinado, declara em seu diário, que, no tempo aqui passado, viu apenas cinco ou seis. Nós possuíamos, no entanto, uma quantidade bem maior desses veículos. Não os viu Aguirre, porque o coche só saía em dias de festa, de grande festa, à rua..." Além do coche, que entre nós era a carruagem de estadão, havia ainda a berlinda, a estufa, o estufim, o paquebote e a sege. A estufa era um veículo de quatro rodas, mas sem a magnificência da berlinda ou do coche, e onde avulta a obra de couro tauxiada em larga pregaria de metal e vidraçaria, veículo amplo, por vezes, podendo até carregar seis pessoas. O estufim e o paquebote eram meias estufas, singelas, leves, úteis e modestas.

Na Cidade do Salvador, em 1839, Kidder³ observou que estacionavam nos logradouros públicos e nas esquinas "cadeirinhas" fechadas com cortinas para o transporte de passageiros entre a cidade alta e a baixa, mantendo as famílias ricas uma ou duas cadeirinhas com negros de libré; e que não se viam carros nem carroças para cargas pesadas que eram transportadas na cabeça, ou no ombro dos negros ou suspensas em grossos paus conduzidas por eles aos pares ou em grupos de quatro ou seis.

No Segundo Reinado, os meios de transporte haviam progredido. O de cargas no lombo de animais ou em grandes carros de tração bovina e, às vezes, no dorso dos escravos ou em carros por eles puxados; o de pessoas a cavalo ou em carruagens próprias ou de aluguel. Eram os coches, as caleças ou sociáveis, os tálburis, as berlindas e as vitórias.

Os coches e as carruagens, tirados até por quatro parselhas de cavalos, com boléia elevada, lanternas de cristal, almofadas e estribeiras ou escadinhas de armar. As almofadas e a pintura das portas dependiam

2. Luiz Edmundo — *O Rio de Janeiro no Tempo dos Vice-Reis (1763-1808)*.

3. Daniel P. Kidder — *Reminiscências de Viagem e Permanência no Brasil* — Trad. Moacyr N. Vasconcelos — S.P. 1943.

da categoria de quem as usasse. Assim, as almofadas podiam ser de seda e brocados e os cocheiros e tritanários vestindo librés, geralmente vermelhas e agaloadas.

A *sege* era pequena carruagem, geralmente de duas rodas, com um ou dois assentos no interior da caixa, suspensa por correias à guisa de molas. A parte dianteira (a guarda) era levantada para a frente para permitir a entrada ou saída de passageiros. Puxada por dois animais, um entre os varais e o outro, do lado esquerdo, montado pelo cocheiro.

A *traquitana*, com quatro rodas, duas grandes traseiras e duas pequenas dianteiras, possuindo lança em lugar de varais. Na frente, uma cortina de couro ou pano protegia os passageiros do tempo.

O *cabriolé*, aparecido em princípios do século XIX, de origem francesa precedeu o *cab*, inglês, leve, elegante, de duas rodas, tirado por um mular e usado por fidalgos e burgueses. O cocheiro sentava-se atrás, de onde guiava o animal com as rédeas passando por cima da pequena capota.

Com o tempo, apareceram veículos mais ligeiros, particulares e de aluguel; de duas rodas, como o *timon*, o *balancê*, o *london*, o *vis-a-vis*, a *aranha*, a *charrete* e o *tílbur*.

O *tílbur* era um carro com varais, puxado por um cavalo e sem boléia; com capota, duas rodas e lugar para duas pessoas, o cocheiro e o passageiro. Apareceu no Rio de Janeiro por volta de 1830 e tornou-se muito popular e usado por todos que precisassem de transporte rápido e barato. Verdadeiramente, o *tílbur* era o "taxi" daquela época. Multiplicou-se por isso no meado do século XIX e, em 1868, no Rio de Janeiro, já existiam seiscentos licenciados. Andavam por toda a parte e estacionavam, inicialmente, no centro da cidade, em plena zona comercial, espalhando-se depois por todas as praças e ruas principais. Foi tão popular e útil que transpôs o século e, em 1903, a Primeira Delegacia Auxiliar, disciplinando o estacionamento, localizou-os na Praça Quinze de Novembro. Era condução barata; e nos dias feriados, domingos e dias de chuva o preço era a metade do dos dias comuns. A gorjeta era rotina.

O *tílbur*, por ser muito popular, não era considerado carro de classe mas um carro vulgar, como vemos em "Quincas Borba"⁴, quando Rubião, ressentido com o casal Palha, resolveu não frequentar mais sua casa, porém, muito interessado pela senhora, decidiu pôr o caso a sorte: "Se o primeiro carro que passasse viesse da direita iria; se viesse da esquerda, não. E deixou-se ficar na sala, no pouf central, olhando. Veio logo um *tílbur* da esquerda. Estava dito, não iria a Santa Teresa. Mas aqui a consciência reagiu; queria os próprios termos da proposta: um carro. *Tílbur* não era carro. Devia ser o que vulgarmente se chama carro, uma caleça inteira ou meia, ou ainda uma vitória. Daí a pouco vieram chegando da direita muitas caleças que voltavam de um enterro. Foi". As perso-

4. Machado de Assis — *Quincas Borba* — INL — 1969.

nagens de Machado de Assis usam, como é óbvio, os veículos da época: o tilburi, a sege, o cabriolé, o cab. o cupê, o coche, o landô e as caleças. O cupê era o carro da moda entre as famílias abastadas e dos ministros de Estado do tempo de Rubião e que andavam de ordenança atrás, "como se veria trafegar pela rua de S. Cristóvão, ao voltar Rubião do enterro do Freitas".

O *cupê* era um veículo fechado para duas pessoas, de quatro rodas, com cocheiro e laçao fardados. O *landô*, de alto luxo, com quatro rodas, capota dupla e móvel. Ainda hoje, esta denominação designa o automóvel de luxo. A *vitória*, que apareceu em 1848, possuía quatro rodas, boléia e dois bancos internos, capota reversível e molas muito flexíveis; puxado por dois animais; as rodas eram às vezes revestidas por uma camada de borracha que as tornava macias e sem barulho ao rolar. Era um carro muito elegante. A *caleça*, também chamada *carreta* e, mais popularmente, *sociável*, transportava seis a oito pessoas, em dois bancos longitudinais, puxado por dois cavalos. Começou a ser usado por volta de 1820. O *faeton*, um veículo leve e pequeno, de um só cavalo. A *berlinda*, também um carro leve, transportava quatro passageiros.

O piso das ruas não permitia, porém, que as carruagens rolassem suavemente; o desnível, o mau calçamento, a sua ausência e os buracos atazanavam sobremaneira os passageiros obrigados a segurar-se para suportar os solavancos do veículo.

Em carta de 18 de outubro de 1951 escrevia o futuro Visconde do Rio Branco "Ao Amigo Ausente": "O nosso desgraçado sistema de calçadas é coisa de há muito reconhecida, causa de continuados clamores, vergonha eterna das nossas Câmaras Municipais, vergonha para esta cidade inimiga dos engenheiros de mérito.

"Andar de sege pelas ruas do Rio de Janeiro é um dos maiores sacrifícios a que estão sujeitos os seus habitantes. É preciso ter coragem não vulgar, e as entranhas bem seguras, do contrário morre de susto ou misturam-se-lhes as vísceras. O perigo não é só para o mísero que vai dentro, dando saltos de corça ou jogando a cabeçada; o descuidado peão que lhe passe ao lado quando não é esmagado de encontro a uma parede ou uma esquina, recebe um banho de lama que o faz praguejar até a terceira descendência de cada um dos nossos ilustríssimos vereadores." ⁵

Havia ruas que possuíam "barreira" autorizada pelo governo, para pagamento das despesas com o calçamento. A do Caminho Novo de Botafogo (Rua Marquês de Abrantes) cobrava 4 vinténs. Em carta "Ao Amigo Ausente", o mesmo missivista acima ⁶ narra o incidente havido com um casal, que fora impedido de passar pela "barreira" por ter esquecido trocado para o pagamento.

A lei do orçamento geral do Império, aprovada na Assembléia Geral de 1851, autorizou o Governo a contratar a reforma das calçadas das

5. Jornal do Comércio de 19 de outubro de 1951.

6. Carta de 15 publicada no J. C. de 16 de novembro de 1951.



Tilburi usado pelo General Osório na Guerra do Paraguai (M.H.N.)



Coche de gala de D. Pedro II (MHN)

ruas.⁷ O futuro Visconde, em sua carta "Ao Amigo Ausente", logo assinala: "As ruas da capital continuam em péssimo estado; é um precipício andar por elas de sege. A Câmara está autorizada para contrair um empréstimo para calçamento, mas ainda não experimentou qual será o melhor meio de fazê-lo; ainda não se pensou nisso".⁸ E aconselhava que nas ruas largas se ensaiasse o método de calçamento à Mac-Adam.

Os coches eram muito usados pela Família Imperial, pela nobreza e pelos abastados. Conta-nos Wanderley Pinho⁹ que a Marquesa de Santos, em São Paulo, "não queria ser a segunda em pompa na cidade sem luxo. Seu coche rivalizava, em 1841, com o do bispo e, depois, com as traquitanas do Senador Souza Queiroz e do Barão de Limeira". E, descrevendo o baile de 15 de agosto, na residência do Visconde de Meriti, pai da Marquesa de Abrantes, no Largo da Glória (local do palácio Cardinalício), no Rio, indica as viaturas utilizadas: "O Catete floria então de damas que se debruçavam por sacadas e janelas irisadas de colchas e pontilhadas de luminárias; na rua, o povo fervilhava borborinhando até a praça do mercado e ladeira acima, pelo adro, onde as bandas de música estridulavam, entre os pregões dos leiloeiros. O vaivém dos ônibus, gôndolas, tálburis e carros despejando gente abafava o badalar dos sinos da capela no alto do morro, onde se ouviam os últimos sermões. Em baixo, abriam-se os salões do palácio Meriti." (...)
"(naquele grande baile, considerado como um tributo anual de que não pode prescindir a alta sociedade do Rio de Janeiro. No de 1849, a coisa chegou ao auge. Nem um só carro de aluguel ficara nas cocheiras e muitos serviam a dois ou mais fregueses. Corria a longa fila de coches à quatro de fundo."

Até 1851, os carros de transporte de carga de Alfândega eram puxados por escravos. Para substituí-los, o Governo, pelo Decreto nº 788, de 15 de maio concedeu a Antonio Fortunato da Silva o privilégio de montagem de carros de quatro rodas com guindastes, durante vinte anos, para o transporte de mercadorias e gêneros. Depois, em 1852, Luiz Berthaud & Cia. obtiveram também o mesmo por dez anos, de fabricar carros para transporte de carga, sendo organizada, no ano seguinte, a Companhia de Transporte, da qual foi presidente João Carlos Mariz Sarmiento. As concessões se sucederam e, nesse mesmo ano, a Companhia Fluminense de Transportes foi autorizada a incorporar-se pelo Decreto nº 1.015 de 17 de julho, sendo seus fundadores Cirino Antonio de Lemos, João Duarte Lisboa Serra e Thomaz José de Castro. A este último, pelo Decreto nº 790, de 23 de maio de 1851, havia sido concedido privilégio, por 12 anos, para carros de 4 rodas no transporte de café e outros gêneros. Essa Companhia, em pouco tempo, entrou em colapso financeiro, sendo socorrida por Mauá com capital igual ao que havia sido dispen-

7. Idem de 9 de novembro.

8. Carta de 15 publicada no J. C. de 9 de novembro de 1951.

9. *Salões e Damas do 2º Reinado* — Wanderley Pinho — Liv. Martins. SP.

dido. Apesar disso, pouco depois, teve que ser liquidada com grande prejuízo para Mauá.¹⁰

Em 1872, três empresas de capital avultado se instalaram com esse ramo de negócio: A Empresa de Cargas de Bagagens; a de Gomes Carneiro, Monteiro & Cia.; e a Locomotora. Em 1890, a cidade pôde contar com melhor transporte de carga, como o da Cia. Geral de Transporte, com cocheiras, caminhões e andorinhas, à Rua Conde d'Eu nº 166.¹¹

Trafegavam na cidade, e entre ela e os arrabaldes, coletivos como sociáveis, ônibus, gôndolas e diligências. Os *ônibus* eram veículos de 4 rodas, timão e boléia, puxados por 4 cavalos. Eram fechados e transportavam vinte ou vinte e quatro pessoas sentadas. Começaram a trafegar em 1838 por iniciativa do francês Jean Lecoq. Eram compridos, pintados de vermelho ou amarelo, com dois bancos longitudinais internos. Os concessionários mantinham linhas contínuas para os seguintes arrabaldes: Botafogo, Laranjeiras, São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Rio Comprido e Engenho Velho. Quando o passageiro queria descer bastava puxar uma correia que ficava presa no braço do cocheiro. As gôndolas, assim chamadas pela forma externa da carroceria que se assemelhava às gôndolas venezianas colocadas sobre um carroção puxado por bestas, transportavam nove pessoas, sendo quatro de cada lado e uma nos fundos, além de mais duas em lugares ao lado do cocheiro e muito disputadas pelos elegantes da época. Entre os bancos era colocada a bagagem. As primeiras surgiram em 1842, com o concessionário Martin & Cia. e a designação de Gôndolas Fluminenses. Cinco linhas haviam sido autorizadas em 1838 que partiriam do Largo do Moura, ficando a empresa obrigada a instalar salas de espera com porteiros para receber os passageiros e vender os bilhetes de passagem. Porém, só quatro anos depois, foram inauguradas: a primeira até o Rossio Pequeno (Praça Onze), a segunda até o Saco do Alferes (Santo Cristo), a terceira até o Pocinho da Glória (Largo da Glória), a quarta até o Catumbi, e a quinta até a Rua do Livramento. Preço único de 6 vinténs para qualquer percurso. O local de destino era dado por uma tabuleta colocada no parapeito da plataforma e a iluminação interna era por lampião e a externa por outro refletindo no vidro as cores indicadoras do destino: branca, azul, vermelha, verde e amarela. Eram carros oscilantes, morosos e feios.

Em Salvador, um serviço de ônibus e de gôndolas foi inaugurado em 1851 sendo substituído, em 1869, pelos chamados "Veículos Econômicos" em linha férrea urbana.

As conduções coletivas deram início a promiscuidade entre a plebe e as pessoas abastadas, começando desde essa época a minimizar-se os

10. Mauá — *Autobiografia* — Ed. Ouro — pág. 122.

11. Noronha Santos — *Meios de Transporte do Rio de Janeiro* — Tip. do Jornal do Comércio — 1934 — 2º vol.

contrastes, como anotou França Junior: "Uma gôndola é uma república de Platão. O leitor encontrará aí o padre ao lado do procurador, o deputado ao lado do soldado, o alfaiate junto de ex-ministro de Estado e assim por diante. Uma gôndola é uma escala social ambulante que começa no recebedor e acaba no cocheiro."¹²

As *diligências* urbanas eram também carros de quatro lugares puxados por duas parelhas. A primeira linha foi instalada pelo Sargento Fábregas Surigné autorizada pelo Aviso de 18 de outubro de 1817. Partia do centro da cidade até a Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão, indo depois à Fazenda Real de Santa Cruz. Saía às quatro horas da manhã e chegava a Santa Cruz às nove e meia, após quatro mudas de animais; e no percurso de volta partia às cinco e meia da tarde e chegava às dez e meia da noite. Depois de 1818, várias companhias tiveram permissão de explorar esse meio de transporte, aparecendo então as diligências de Joaquim José de Melo; em 1821, as de João Batista Bonneille; em 1844, as de Jacques Bourbusson; pouco antes de 1850 as de Ramon Benito Perez; em 1852, as de Theodor Kiett; em 1854, as de Antônio de Pádua e Silva e José Maria Targine; em 1857, as de Inácio Vila Real. Havia empresas com mais de cem veículos.¹³

O Bonde de Burro

As cidades iam progredindo e a exigência de uma condução melhor tornava-se evidente. As inovações tecnológicas já haviam melhorado os meios de transporte com a introdução do *bonde de burro*, já circulando em outras cidades do mundo. No Rio de Janeiro, ele surgiu com o Conselheiro Cândido d'Oliveira e seu filho Luís Plínio d'Oliveira, que obtiveram a primeira concessão para organizar uma companhia de transporte coletivo e de condução de gêneros com carros puxados por animais e rodando sobre trilhos de ferro. (Dec. de 12 de março de 1856). O empreendimento não foi levado adiante por falta de recursos, embora os concessionários tivessem recorrido a Mauá que, na ocasião, não pôde atendê-los, adquirindo-lhes depois a concessão por quarenta contos de réis. Idêntica licença, no mesmo mês de março, foi concedida ao inglês Thomas Cochrane. A Companhia de Carris de Ferro devia circular do Largo do Rossio (Praça Tiradentes) até o Alto da Boavista, na Tijuca, com o seguinte percurso: Largo do Rossio, Rua dos Ciganos (Constituição), frente do Campo da Aclamação (Praça da República), Rua do Sabão (General Câmara), São Cristóvão (Rua Joaquim Palhares) e daí pela Rua Nova do Imperador (Rua Mariz e Barros) ou pela do Engenho Velho (Rua Haddock Lobo), Rua do Cabido (Rua Pereira de Almeida) e pela do Andaraí (Rua Conde de Bonfim) até a Boa Vista na Tijuca.

12. França Júnior, apud Delgado de Carvalho. *História da Cidade do Rio de Janeiro* — Rio, 1926 p. 113

13. C. Dunlop — op. cit.

A Companhia, com um capital inicial de mil e quinhentos contos de réis, encomendou o material na Inglaterra. O leito, no qual iam ser colocados os trilhos, aberto, inicialmente, com a largura de dez palmos, foi alargado para trinta (seis metros e sessenta centímetros) numa extensão de seis mil e trezentas braças (treze quilômetros e oitocentos e sessenta metros). Na manhã de um domingo, em 30 de janeiro de 1859, foram realizadas as primeiras experiências. Reuniram-se na Estação Central, à Rua do Conde (Rua Visconde do Rio Branco), no local da atual Escola Tiradentes, o empresário Thomas Cochrane e sua comitiva, composta dos acionistas e convidados "para uma experiência de velocidade e segurança do trem".¹⁴ O Jornal do Comércio descreve minuciosamente o acontecimento. O trajeto durou 45 minutos na ida, pelo cuidado que teve o condutor para não atropelar os pedestres ainda não acostumados com o novo meio de transporte. A volta foi mais rápida e em trinta e cinco minutos. Inaugurou-se oficialmente no dia 26 de março, com bênção dos carros, trilhos e estação, na presença do Imperador. Em 1862, os animais foram substituídos por locomotivas a vapor e, em 1866, a companhia, não conseguindo equilibrar as despesas com a receita, suspendeu o tráfego com grande desgosto para os que já se haviam habituado com esse meio de transporte.

Mauá, que havia adquirido a Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico, em 1862, reorganizou-a com o capital social de mil contos de réis, mas, não podendo inaugurá-la no prazo do contrato, obteve prorrogação por dois anos para colocar em funcionamento o primeiro trecho, até a Praia de Botafogo. Apesar do crédito e prestígio de que dispunha, não conseguiu vender as ações da empresa, operação prejudicada pelo insucesso de Cochrane, passando, então, a concessão, em 1867, ao engenheiro americano Charles B. Greenough, de Nova York, chegado no ano anterior, pela importância de cem contos de réis. Regressando aos Estados Unidos, Greenough organiza a "Botanical Garden Rail Road Company" com o capital de 500.000 dólares, subscritos por ele e mais dezessete acionistas. Em abril do ano seguinte, volta com o material para iniciar a colocação dos trilhos, mas teve de esperar as permissões Imperial e Municipal que não havia solicitado. Mas, em 25 de junho de 1868, iniciou os trabalhos com tanto empenho que conseguiu ver assentados dois quilômetros de trilhos em um mês. A 30 de outubro terminava e iniciava a aprendizagem dos cocheiros.

O primeiro trecho, inaugurado a 9 de outubro de 1868, ia da Rua do Ouvidor, esquina da Rua Gonçalves Dias, até o Largo do Machado. Em seguida, os trilhos foram assentados até a Praia de Botafogo, ao portão do Jardim Botânico, às três vendas (na atual proximidade da Praça Santos Dumont, antigo Largo de N. S. da Conceição) e à Olaria (atual nº 224 da Rua Marquês de São Vicente).

A capacidade dos veículos era de trinta passageiros, sendo dezoito sentados em dois bancos longitudinais e internos e doze em pé na

14. C. Dunlop — op. cit.

plataforma de frente e de detrás. As primeiras viaturas fechadas só apareceram em 1870, para quatro passageiros em cada banco, substituindo, em pouco tempo, as primeiras, pelas vantagens que apresentavam. Nessa época, começaram a empregar-se a palavra *bond* para designar os veículos, nome que, em Nova York, significava um título e aqui passou a ser dado ao bilhete da companhia, que os emitia, por falta de moedas divisionárias de níquel, em grupo de cinco pelo preço de um mil réis, notas que havia em abundância. Os bilhetes tinham impresso de um lado o valor e do outro o desenho do veículo, razão porque este passou a ser chamado de *bonde*.

Depois da Companhia do Jardim Botânico, apareceram outras como a Rio de Janeiro Street Railway Company, a Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel (1872), a Companhia de Carris Urbanos e outras menores. A primeira organizada na América do Norte e autorizada a funcionar no Brasil, em 30 de julho de 1869, partia do Largo de S. Francisco em direção ao bairro de São Cristóvão, estendida depois até o Rio Comprido, Andaraí, Tijuca, Santo Cristo e Caju. Em 1893, transferiu sua sede para o Rio de Janeiro e passou a denominar-se Companhia de São Cristóvão. A Companhia de Ferro-Carril de Vila Isabel, fundada por João Batista Drummond (Barão de Drummond), Joaquim Rodrigues de Oliveira e Carlos Frederico Taylor, estendeu sua primeira linha partindo da Praça da Constituição (atual Tiradentes) até o portão da Fazenda do Macaco e, passando pelo Largo do Matadouro (Praça da Bandeira), com ramais para Andaraí e Engenho Novo. Foi inaugurada no dia 23 de novembro de 1873. Treze anos depois, em 1886, foi-lhe incorporada a empresa Ferro-Carril Vila Guarani, que servia a zona compreendida entre a Praia Formosa (onde se encontra a estação da Leopoldina) e a estação de São Cristóvão e, em 1889, poucos dias antes da proclamação da República, foi adquirida pelos ingleses Charles Henry Sanford e Francis Arthur Borwen, que também compraram a Companhia Ferro-Carril de Cachambi, ligando as estações de Engenho Novo e de Engenho de Dentro. A Vila Isabel, porém, entrou em falência e seu acervo passou para o Banco da República, seu credor hipotecário, que depois, a vendeu ao consórcio alemão *Brasilianische Electricitäts Gesellschaft*, já explorando o serviço telefônico no Rio de Janeiro e que obteve a 8 de julho de 1899 o respectivo contrato com a Prefeitura, reunindo, assim, as três companhias: Vila Isabel, Vila Guarani e Cachambi.

Em 1878, existiam as seguintes companhias de bonde: a Companhia Locomotora, fundada em 1865 para transportar inicialmente café e mercadorias, entre a Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil) e o centro comercial, atravessando os bairros da Saúde e da Gamboa; a Companhia Ferro-Carril de Santa Teresa, em 1872, indo pela Rua Santa Luzia, Largo da Lapa e Rua Riachuelo, de onde partia um ramal para o Morro de Santa Teresa, pela Ladeira do Castro até o Largo dos Guimarães e Rua do Aqueduto (atual Almirante Alexandrino); a Companhia Ferro-Carril Fluminense, em 1874, que passava pela Rua Primeiro de

Março e alcançava as oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II, em S. Diogo e o bairro do Estácio; a Companhia Ferro-Carril Carioca e Riachuelo em 1876, que partia da Estação das Barcas, na Praça Quinze, passava pela Rua da Assembléia, Largo da Carioca, Praça Tiradentes, Rua do Riachuelo e Praça Onze de Junho; e a de Carris Urbanos em 1865, resultante da fusão de várias companhias pequenas.

Como a bitola dos trilhos era de 82 centímetros, começaram a passar por eles carrinhos da mesma bitola puxados por homens, na sua maioria portugueses, que aproveitavam a estrada lisa formada pelos trilhos. O carioca, sempre irreverente, apelidou-os de "burros sem rabo". Os bondes de burro, de início, eram chamados de "machambomba", por analogia com os carros da Estrada de Ferro D. Pedro II, que trafegavam até *Machambomba*.

Em Salvador, em 1883, foi inaugurado o transporte de *Bonde de Burro*, que fez com que desaparecessem pouco a pouco o uso das "cadeirinhas" que, segundo Constatt,¹⁵ estava passado de moda e que, já em 1871, eram menos ornamentadas. Quanto aos carros de transporte pessoal, ele os vira até subindo com boa velocidade às íngremes ladeiras da cidade. Em Aracaju, os bondes de burro só foram inaugurados em 1908, substituídos depois, em 1926, pelos bondes elétricos que, em Salvador, já existiam desde 1907.

Os bondes de burro começaram a ser substituídos, parcialmente, no Rio de Janeiro, pelos bondes elétricos, em 1892, sendo o primeiro carro o de nº 104, de quatro rodas, da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, empresa que havia sucedido a Botanical Garden Rail Road Company. Nos Estados Unidos eles trafegavam desde 1884, na Cidade de Cleveland. Os bondes de burro, mesmo depois da eletrificação, continuaram a ser utilizados nos subúrbios. A última linha que usou essa tração foi a Circular Suburbana de Tramways, cobrindo o percurso de poucos quilômetros entre Madureira e Irajá, extinta em 1928.

Quando o *bonde de burro* apareceu, assim, comentou-o Olavo Bilac: "O bonde assim que nasceu (1868) matou a gôndola e a diligência, limitou despoticamente a esfera das caleças e dos coupês, tomou conta de toda a cidade, e só, por generosidade, ainda admite a concorrência, aliás bem pouco forte, do tílburí". O tílburí, porém, não morreu e continuou pela República, acompanhou o bonde elétrico e o automóvel; e agora que o bonde desapareceu, ainda o tílburí e a caleça ou sociável teimam em continuar como carro de passeio em Paquetá e Petrópolis e em algumas cidades balneárias. Machado de Assis também, em uma de suas crônicas, celebrizou o bonde: "...certas regras para uso dos que frequentam os bondes". Entre elas — "não tossir, não escarrar, não abrir demasiado as pernas, não roçar o jornal nas fustas do vizinho, não con-

15. O Constatt — *Brasil — A Terra e a Gente* — 1871 — Tradução de Eduardo de Lemos Castro — RJ — 1954.

tar seus casos íntimos aos companheiro de banco, etc". E uma das personagens de Marques Rebelo sente vontade de estrangular uma mulher quando corta o curso de suas fantasias "querendo sentar-se ao seu lado, quando havia tanto lugar na frente".

Em 1872, em Salvador, foi inaugurado o tráfego entre a cidade baixa e a alta por intermédio de um elevador hidráulico — o elevador Lacerda — construído pelo engenheiro Antonio de Lacerda.¹⁶

2. TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

As "Entradas" e as "Bandeiras" deram início à penetração no interior do Brasil por meio de rios. Alguns, com a implantação da civilização e a conseqüente derrubada das árvores seculares, para a plantação intensiva ou a abertura dos campos para o pastoreio, foram-se colmatando com os detritos e as terras arrastadas pelas enxurradas. João Ribeiro¹⁷, tratando das "Bandeiras", considera que elas, "no íntimo das terras, marcham como se navegassem através dos mares, com a orientação das bússolas e das noites consteladas. Nada as detém, nem os desfiladeiros e precipícios, nem a sede e a fome, nem as condições da natureza ou as fadigas do espírito, nem a guerra e as ciladas da terra desconhecida. No tempo do resgate ainda tinham um termo essas expedições, que era o dos primeiros rios navegáveis. Na época do ouro, não conheceram mais limites, avassalaram o deserto, por centenas de léguas desde o Tieté a Santa Cruz de la Sierra, da serra do Mar Atlântico até onde se avistam os perfis da cordilheira andina". Por sua vez, Basílio de Magalhães,¹⁸ distinguindo as "Entradas" pelo "cunho oficial que tinham" e as "Bandeiras" pela sua "espontaneidade", acentua que, nas primeiras, os roteiros foram geralmente fluviais, isto é, subiam das fozes atlânticas às cabeceiras e desciam das nascentes no sertão às bocas dos rios no oceano, quer volvendo pela mesma corrente da partida, quer descrevendo um arco de círculo não extenso; já nas "Bandeiras", "as vias terrestres foram sempre o saldo dominante" e explica que, somente, depois de 1719, é que a ocupação definitiva dos *placers* auríferos de Goiás e Mato Grosso se efetuam pelas "estradas que andam", pelo Tieté, pelo Paraná e pelos afluentes deste, e, palmilhando pequenos vasadouros, pelo Paraguai e seus tributários.

Moacir Silva, afirma que, excetuando a navegação martíima e uma incipiente, precária e vetusta navegação fluvial, não teve o Brasil, como aliás todos os países, sistemas de transportes regulares verdadeiramente,

16. Bras do Amaral — *História da Bahia — Do Império à República*.

17. João Ribeiro — *História do Brasil* — 1901.

18. Basílio de Magalhães — *Expansão Geográfica do Brasil Colonial*.

senão a partir do século XIX. E que o Rio São Francisco tem sido o grande caminho da civilização brasileira.¹⁹

Nele, antes da era do vapor, a navegação era feita, sem regularidade, em embarcações de madeira, pequenas e, geralmente, movidas a remo ou a vara, raramente a vela. E Orlando de Carvalho cita que "o varejão, no princípio, faz uma chaga enorme no peito do remeiro. Ele pega, então, um pouco de toucinho quente e o derrama sobre a carne viva. Formam-se ali calos pretos e horríveis, que são como duas condecorações, no peito desses infelizes. Às vezes, como eu vi, o calo se racha e a gente enxerga em baixo a carne viva latejando". E informa que a *vara* (ou varejão) é mais penosa que a *sirga* dos barqueiros do Volga.²⁰

O tráfego entre o Rio e Niterói, as ilhas da Guanabara e os portos no interior da baía era feito por meio de pequenas embarcações, como canoas pintadas, botes e escaleres movidos a remo, tripulados por negros numa quantidade prodigiosa e pelas faluas de largas velas e alta mastreação. A atracação das embarcações se fazia na Praia do Peixe, onde os pescadores atracavam também as canoas e vendiam peixe, que deu nome à praia, no cais do Largo do Paço e na praia, depois Cais dos Mineiros. Já, no segundo reinado, o transporte na baía se fazia por meio de "carreiras" de barcos mistos, a remo ou a vela, tripulados por escravos mareando entre a Praia do Peixe, a dos Mineiros, a Prainha do Valongo e os Portos do Pilar, Estrela no Rio Inhomirim, Piedade em Magé, Guia de Pacobaíba e Suruí; e os do Rio Macacu, como o das Caixas e os do Rio Guaxindiba. Além disso, alcançavam também as Praias de S. Domingos, do Saco da Boa Viagem, de São Gonçalo e de Niterói. Da Praia de Botafogo, partiam embarcações que se dirigiam para o Cais do Paço. Para S. Cristóvão, havia outro serviço saindo da Prainha (Praça Mauá), de meia em meia hora.

A *Falua*, diz-nos Kidder e Fletcher²¹, era "uma espécie de bote, com velas latinas, pesando 20 a 40 toneladas. Manejada por um patrão que cansava e tornava exaustos os pobres pretos remadores. Quando faz calmaria, os negros mais que semi-nus, lentamente, movimentam seus longos remos e esses são tão pesados que, para obter um impulso, são obrigados a trepar numa espécie de banco diante deles, e assim, levantando e deixando cair os remos, ao som de uma monótona cantiga africana, formam um dos aspectos mais peculiares do Rio. Muitos passageiros de classe mais pobre viajam nessas faluas, porém, elas são usadas, principalmente, no transporte de carga leve entre as diversas povoações da margem da baía".

19. Moacir M. F. Silva — *Geografia dos Transportes no Brasil* — IBGS — 1949.

20. Orlando M. Carvalho — *O Rio da Unidade Nacional* — O São Francisco 1937.

21. Kidder D. F. e Fletcher J. C. *O Brasil e os Brasileiros* — Brasiliana — S. Paulo, 1949 — vol. 205.

Em 1818, foi concedido ao General Caldeira Brandt, depois Marquês de Barbacena, e a outros, licença para o emprego de barcos de vapor nos rios e costas da Bahia. O General fez construir a sua custa um vapor, que, no dia 4 de outubro do ano seguinte, foi inaugurado, fazendo a viagem de Salvador à Cachoeira, sendo o primeiro barco desse gênero que houve no Brasil. Em 1821, havia um no Rio de Janeiro — o *Bragança* —. Os primeiros vapores da nossa Marinha de Guerra foram o *Correio Imperial*, comprado em Londres em 1825 e o *Correio Brasileiro*, em Liverpool, no ano seguinte.

A construção do barco do General Caldeira Brandt foi feita nos estaleiros da Preguiça e a máquina mandada vir da Inglaterra. Em sua primeira viagem, o General levou a bordo o governador — conde de Palma e outras figuras da época, é o que nos conta o Barão do Rio Branco.²²

O primeiro serviço regular de barcos a vapor, para o transporte de passageiros na Baía da Guanabara, data de 14 de outubro de 1835, constituído de três barcas, construídas na Inglaterra e exploradas pela *Companhia de Navegação de Niterói*, com as denominações de *Praia Grande*, *Niteroiense* e *Especuladora*. Faziam o transporte entre a Corte e a Província do Rio de Janeiro e transportavam 200 a 150 passageiros. As barcas partiam de hora em hora, de 6 da manhã às 6 da tarde, durando o percurso trinta minutos. Atracavam no Rio, na antiga Praia de D. Manoel, nas imediações do Cais Pharoux e, em Niterói, na Rua da Praia, em frente à antiga Rua do Imperador, atual Rua Marechal Deodoro, depois transferida para a Ponta do Cabeceiro, em São Domingos. Nos assentos da ré era proibido fumar e a permanência de negros. O interior da cabina era reservado exclusivo para as senhoras. O percurso anteriormente, era feito em duas, três e até quatro horas, por meio de barcos ou faluas, e o *Jornal do Comércio* de 15 de outubro de 1835 noticiando o acontecimento, assim se expressou: "Agora, verão praticamente, os que não acreditam nas máquinas, as vantagens que pode ter o público da navegação feita por semelhante modo. Poupam essas máquinas trezentos braços, que se ocupavam a remar e marear 50 a 60 faluas que se empregavam, diariamente, nos transportes das pessoas que se passavam de Niterói para este lado da baía, os quais braços se podem agora utilizar em outros misteres..."

Em 1838, a *Companhia da Piedade* iniciava a navegação entre as Ilhas de Paquetá e do Governador e a *Companhia de Navegação de Botafogo* mantinha um serviço de barcos a vapor entre essa enseada e o Cais Pharoux.

Dois anos depois, em 20 de maio, o Governo baixava um decreto criando a *Companhia de Navegação Fluvial e Vapor Niterói — Ithomi-*

22. Barão do Rio Branco — *Efemérides Brasileiras* (3 de agosto) Ed. do M.R.E. pág. 359.

rim, que foi o primeiro ensaio de navegação fluvial a vapor entre nós, segundo Fausto de Souza.²³

Em 1846, a fundição da Ponta da Areia, na Baía de Guanabara, de propriedade do futuro Visconde de Mauá, iniciava a atividade do seu estaleiro e construía, até 1862, mais de um terço da frota naval do Brasil que operou na Guerra do Paraguai.

No ano seguinte, este grande brasileiro criava a "*Companhia de Rebocadores*" para auxiliar os navios na barra do Rio Grande, iniciando assim a série de suas grandes realizações além de incentivar outras iniciativas em todas as regiões do Império, nos mais diversos campos de atividade. Nessa época, a Vila da Estrela, na Província Fluminense, como porto exportador do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, ia tomando grande incremento, progredindo dia a dia, cada vez mais, com seus ancoradouros, seu porto, suas estalagens, seu promissor comércio e o movimento cada vez maior de embarque e desembarque dos navios a vapor que nele aportavam, tornando mais cômoda a viagem e mais rápido o transporte, anteriormente, efetuado em pirogas, saveiros e faluas.²⁴

No dia 23 de maio de 1844, explodiu a caldeira da barca *Especuladora*, que estava para largar da ponte do Cais Pharoux para Niterói, com 200 passageiros, morrendo setenta pessoas, sendo o acontecimento minuciosamente relatado pelo Jornal do Comércio de 28. Em 1851, a Companhia colocou em serviço a barca *Niterói*, mais moderna e veloz do que as outras e que fazia o percurso em 22 minutos. Esse acontecimento foi glosado "Ao Amigo Ausente", em carta de 29 de março de 1851, por Paranhos, futuro Visconde do Rio Branco:

"A linha de vapores que navega entre a Corte e Niterói foi reforçada com mais um vapor que entrou hoje, pela segunda vez, em serviço. O *Niterói* (assim se chama o novo vapor) tem um duplo engenho, sendo a força nominal de cada um 12 cavalos. Gasta da ponta da Praia de D. Manoel a S. Domingos 16 minutos. As outras barcas não fazem toda a viagem, tocando no ponto intermediário, em menos de 35 a 40 minutos. Os assentos dos passageiros são dispostos como os bancos de uma platéia de teatro. Dos barcos pequenos construídos nos estaleiros da Ponta d'Areia é este, incontestavelmente, o melhor sob qualquer ponto de vista que seja encarado."

E, em carta de 7 de julho, conta grandes novidades: "A navegação por vapor do Rio Amazonas, para a qual foi o Governo autorizado (...) pela Lei nº 586 de setembro do ano passado, é objeto já por muitos solicitada; várias propostas concernentes a esse imenso melhoramento, *desideratum* de todos os bons e até dos maus paraenses, se os há,

23. apud Pedro Calmon. História Social do Brasil. Tomo 2. Espírito da Sociedade Imperial. S. Paulo, 1937. Brasiliense pág. 203-4.

24. Francisco de Paula e Azevedo Pondé — O Porto da Estrela in Rev. do IHGB v 293. 1972 pág. 35 a 93.

pendem da aprovação do Governo Geral (...) "Alguns negociantes da Bahia se propõem criar uma companhia de navegação a vapor, não só entre a capital e algumas comarcas ao sul da Província de Mato Grosso e Goiás e constitui uma das suas vias de comunicação com o Pará, dissolveu-se por embaraços financeiros devido a desacertos de sua direção; para logo, formou-se outra que tomou a si a continuação da empresa, cujos entraves já em grande parte tinham sido vencidos pelo primeiro e pela administração pública. O Presidente do Pará, sob cujos auspícios se formou a nova associação, exprime fundadas esperanças de que, em janeiro ou fevereiro do ano próximo, naveguem naquele rio, em direção ao Pará, cinco ou seis barcos... As cachoeiras do Rio Tocantins, na Província do Pará, são hoje o principal obstáculo ao completo desenvolvimento dessa navegação fluvial, mas cuida-se de vencê-lo direta ou indiretamente, e já a esta hora deve ter partido a expedição encarregada desses exames sob a direção de um dos nossos engenheiros (...)"²⁵

A navegação a vapor do Rio Amazonas foi uma das grandes empresas criadas por Mauá, e isso mesmo ele afirma em sua autobiografia²⁶: "Na época em que ninguém acreditava em empresas foi anunciado pelo Governo achar-se autorizado a contratar esta navegação mediante subvenção e privilégio inclusive". A Lei 586 de 6 de setembro de 1850 autorizava o Governo "a estabelecer desde já no Amazonas e águas do Pará"²⁷ a navegação a vapor, que sirva para correio, transportes, e rebocagem até as províncias vizinhas e territórios estrangeiros confinantes, consignando prestações a quem se propuser a manter a dita navegação ou empregando embarcações do Estado".

A empresa organizada por Mauá deu nascimento a outras que se incorporaram a ela por fora dos seus interesses recíprocos, passando, então, todo o serviço a ser executado pela "Amazon Steam Navigation Company", criada por ele em 1870, em Londres, com o capital inicial de £ 600.000, que, em 1889, só havia realizado £ 485.000.

O Governo, nessa época, promoveu grandes melhoramentos, no tráfego terrestre, com o emprego da força motriz a vapor e, desejando baratear o fluvial e mesmo o interoceânico, estipendiava (afora avultadas embarcações provinciais), anualmente à várias empresas: a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor — 1:000.000\$000, a de Navegação e Comércio do Amazonas — 612:000\$000, a de Montevideu a Cuiabá — 200.000\$000; a de Maranhão ao Ceará — 120.000\$000; a Pernam-

25. J. C. de 30 de março de 1851.

26. Mauá — *Autobiografia — Depoimentos Históricos* — Zelio Valverde S/A — Edições de Ouro — 1964 — pág. 144.

27. No orçamento da despesa, a Lei 582, de 5 de setembro do mesmo ano, havia elevado a comarca do Alto Amazonas, na Província do Grão-Pará, à categoria de Província.

28. Joaquim Pinto de Campos — "O Sr. D. Pedro II — Imperador do Brasil" in *O Futuro*, periódico semanário — Rio — Tip. Britto e Braga — 1862.

bucana — 108:000\$000; a Baiana — 84:000\$000 e a Catarinense — 84:000\$000; e proporcionava capitais às de Caravelas, Espírito-Santo, Jequitinhonha, Parnaíba e Sergipense.²⁸

O comércio interno e externo da Bahia dava grande movimento ao Porto de Salvador e os seus enormes trapiches, considerados entre os maiores do mundo, viviam apinhados, agrupando-se centenas de embarcações de diversos tamanhos em seus ancoradouros. E o mesmo acontecia com os de S. Félix e de Cachoeira no Rio Paraguaçu onde o comércio de fumo era intenso, ficando atulhada a praça fronteira ao cais com inúmeros cargueiros e muares na faina da descarga. Da mesma forma acontecia com o de Joazeiro no baixo S. Francisco, ao qual os sertanejos chamavam de "a praça", tal o seu grande movimento mantendo um grande tráfego, em torno de 1879, de mais de dois mil muares que faziam o percurso ao porto em 15 dias.²⁹

A navegação a vapor tomou incremento no recôncavo e na costa baiana em 1847, quando uma empresa de navegação fazia com suas embarcações viagens entre Salvador e Cachoeira, Maragogipe, Santo Amaro, Conde, Nazaré, Jaguaribe, Itaparica e Valença.

Em 1862, linhas de navegação a vapor foram estabelecidas até Maceió em Alagoas e Caravelas no sul da Bahia. Dez anos depois, em 1872, foi experimentada uma outra no Rio São Francisco, fazendo com uma embarcação o percurso de Joazeiro (Bahia) até Januária (Minas Gerais). As embarcações primitivas, impelidas pelos "varejadores" continuaram, no entanto, a navegar e conseguiram penetrar profundamente no interior, atingindo Barreiras, no Rio Grande, Porto das Pedras, no Rio Branco e Santa Maria no Rio Preto na maior parte das vezes, de partida para os sertões de Goiás, Piauí, do Maranhão e da Vila da Barra, que era o centro irradiante.³⁰

Havia em todo o País uma vontade de vencer as dificuldades e ganhar o tempo perdido, procurando por todos os meios estabelecer linhas de transportes terrestre, marítima e fluvial, aproveitando o grande número de rios que possuimos. Lendo as cartas de José Maria da Silva Paranhos, sempre bem documentadas, nos damos conta do que ia acontecendo:

"Acha-se concluída uma estrada que dos campos da Fortaleza, na Província de S. Paulo, conduz até o porto de embarque do Rio Tabagi, na sua confluência com o Arroio Jataí; a navegação deste até a Cidade de Cuiabá não exige maiores melhoramentos do que o de preparar-se a varadouro entre Brilhante e Anhuac, desobstruindo-se estes de alguns madeiros e pedras soltas que embaraçam o seu curso. É uma nova via de comunicação entre as duas províncias, muito mais breve e cômoda do que as que já existem, cujo benefício se deve em boa parte ao patriotismo do Barão de Antonina (é dos materialões em corpo e alma), que

29. Ernani Silva Bueno — *História do Brasil* — Vol. 4 — Bahia — Ed. Cultrix.

30. Idem.

presidiu ao delineamento e feitura da estrada, que creio dela tomou o nome.”

Em 1851, a *Companhia de Navegação de Inhomirim*, que já explorava a navegação a vapor para o Porto das Caixas e da Estrela, no interior da Baía da Guanabara, teve permissão para ampliar os serviços até Niterói, fazendo escala em S. Domingos. No ano seguinte, deu-se a fusão das Companhas de Navegação de Botafogo e de Inhomirim, com a denominação de *Companhia de Navegação de Niterói e Inhomirim*, com o capital de 400 contos de réis. Nova carreiras foram estabelecidas para Niterói com seções para Barreto, Ilha de Paquetá e do Governador, Rio Inhomirim e os Bairros de São Cristóvão e Botafogo, na Corte.

Em 1850, já existiam várias companhias de transporte marítimo de longo curso a vapor, como a *Companhia dos Paquetes Britânicos*, com escritórios no Cais Pharoux, fazendo viagem para a Europa. A passagem do Rio de Janeiro para Falmouth, na Inglaterra, custava de 30 a 57 libras esterlinas; do Rio de Janeiro a Buenos Aires, 12 a 20; e a companhia recomendava aos viajantes: “os passageiros devem trazer colchão e roupa de cama, sendo que a bagagem não pode exceder de quarenta libras”.

A *Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor*, com escritório à Rua Direita (1º de Março) e frota nova, ia até Belém e Porto Alegre. A *Companhia de Navegação para Macaé e Campos*, fazendo serviço para Angra dos Reis, Mangaratiba e Parati. A *Itaboense* e a *Inhomirim*, também com serviço de cabotagem.³¹

O Almanaque de Laemmert de 1848, noticiando, pela primeira vez o novo Município da Estrela, informava sobre a Companhia de Inhomirim que tinha: “o privilégio de navegação por vapor, tanto para o Rio do mesmo nome como para Botafogo. Para o Porto da Estrela, parte diariamente do Cais dos Mineiros uma barca a vapor, e volta depois às cinco horas da tarde”... e dava em seguida os preços das passagens.

Em 1859, quase todos os barcos eram veleiros e, em 1873, apenas 29% eram movidos a vapor.³² Sentia o Brasil que os meios de escambo e de transporte tinham de ser desenvolvidos, tomando a navegação a dianteira de 1839 a 1874, quando o número de viagens cresceu de 50% sob a bandeira brasileira e de 101% sob o pavilhão de outras nações, havendo um investimento da tonelagem de 130% no primeiro caso e de 414% no segundo.

Barca Ferry

Com o progresso da capital do País e maior movimento de passageiros entre o Rio e Niterói, tornou-se evidente a necessidade de um

31. Luiz Edmundo — *Recordação do Rio Antigo*.

32. Pandiá Calógeras — *Formação Histórica do Brasil* — 2ª Ed. Nacional Brasileira — Vol. XLII — 1935.

melhor e mais rápido transporte entre as duas cidades. Assim, em 5 de julho de 1858, Clinton Van Tuyl obteve a concessão para o serviço de transporte entre as Cidades do Rio e de Niterói, por meio de barcas a vapor do sistema Ferry,³³ mais modernas e mais velozes, podendo estendê-lo a outros pontos da Baía da Guanabara. Esse serviço de transporte foi inaugurado em 29 de junho de 1862, com três barcas, de fabricação americana, movidas por grandes rodas, com duas proas e capacidade para trezentas pessoas, podendo levar ainda carruagens com os animais. Eram cômodas e asseadas em relação às anteriores. Foram inauguradas, como sempre acontecia com qualquer melhoramento, com a presença dos Imperadores. As três barcas tinham os nomes de *Primeira*, *Segunda* e *Terceira*.

A Companhia de Navegação de Niterói e Inhomirim ainda operou algum tempo, concorrendo com a Ferry, mas, em 1865, não tendo mais condições, suspendeu definitivamente o serviço. A *Companhia Ferry*, passando a ser a única no transporte, aumentou a frota e colocou em serviço mais três barcas: a *Quarta*, a *Quinta*, a *Sexta* e a *Sábado*. Em 6 de fevereiro de 1870, outra empresa veio-lhe fazer concorrência, a *Empresa Fluminense*, fundada por Carlos Fleiuss, que, com três barcas movidas a hélice e de uma só proa, teve vida efêmera, sendo então absorvida pela *Companhia Ferro-Carril Niteroiense*, que, em 1876, a transferiu para Domingos Moitinho, que, também não suportando a concorrência da Ferry, lhe entregou o acervo.

Em 1º de outubro de 1889, a Ferry foi incorporada à Empresa de Obras Públicas do Brasil, dando origem à *Companhia Cantareira de Viação Fluminense*, que já explorava os serviços de abastecimento d'água e o de bondes de burro de Niterói.

3 — TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O sistema moderno de construção de rodovias foi iniciado na França no fim do século XVI. O Duque de Sully, criando uma rede nacional de caminhos carroçáveis, mandou cobri-los com pedra britada. Posteriormente, em 1665, Jean Baptiste Colbert, nomeado administrador das estradas, implantando o trabalho forçado aos camponeses, conseguiu abrir 24.000 quilômetros de caminhos, porém, sem obedecer a método científico algum, nem na abertura nem na manutenção.

Em 1775, P. Tresaguet, planejando a construção de melhores caminhos, idealizou o desaguamento que, na época das chuvas, evitava que as águas os destruíssem. Logo depois, porém, Thomas Telford (1757-1834) e John McAdam (1756-1836) conceberam construí-los científica-

33. Charles Dunlop — *Meios de Transporte no Rio Antigo* — Diz Dunlop que Ferry vem do verbo inglês to ferry — atravessar em barco ou em balsa de uma margem para outra.

mente, empregando McAdam método menos dispendioso que o de Telford, e que é adotado ainda hoje na construção das modernas rodovias.

Na época da Colônia, as estradas eram verdadeiros caminhos de cabra, picadas dando passagem apenas aos tropeiros com suas bestas peçadas de carga, ouro ou café, ou viajantes a cavalo, em rede, banguê, liteiras ou carros de boi. A par disso, os rios, correndo da periferia para o centro, eram hidrovias conduzindo os viandantes até onde os pés ou as patas não os podiam levar.

A estreiteza da política portuguesa não permitia o menor desenvolvimento das capitanias; e como o caminho é um dos elementos do progresso, unindo lugares e facilitando o comércio, as cortes portuguesas proibiam sua abertura e puniam quem os abrisse. Em carta-régia de 12 de outubro de 1757, o Governo da Metrópole determinava ao Governador de Minas providências enérgicas contra o Padre Antônio Gonçalves de Carvalho e seus associados, por terem aberto uma picada que de Ayuruoca ia sair no Rio Paraíba. Dois dias depois, era expedida ao mesmo Governador outra carta régia ordenando que "os réos de que trata a ordem supra sejam sentenciados na Relação do Rio de Janeiro". Além dessas, outras cartas régias foram expedidas mantendo essa proibição, sempre punida severamente.

Quando D. João chegou à Bahia, entre outras providências, tratou logo de mandar abrir estradas, especialmente, para o Rio de Janeiro, iniciando, assim, nova política para os caminhos considerados, até então, "descaminhos do ouro", tal o contrabando desse metal, apesar da vigilância mantida pelo Governo. Ao iniciar-se o Segundo Reinado, existiam vários caminhos de penetração abertos precariamente, de acordo com os meios de transporte da época. Depois, na segunda metade do século XIX, tornou-se necessário melhorar alguns e outros foram abertos cientificamente para permitirem o trânsito de seges e diligências. Podemos citar os que ligavam a província do Rio de Janeiro e Minas Gerais: — o *caminho novo de Goianás* (século XVI), partindo de Parati e ligando o Rio de Janeiro a São Paulo ou Minas; o *caminho novo de Garcia Pais* (1700), unindo o Rio a Minas, subindo do Porto do Pilar e transpondo a Serra da Boa Vista; o caminho ou *variante do Proença* (1722), partindo do Rio de Janeiro por terra ou do Porto da Estrela, no Rio Inhomirim e, subindo a Serra da Estrela, alcançava Pati d'Alferes e depois Minas; o *caminho do Tinguá* (século XVIII), transpondo a Serra do Tinguá e atravessando o vale do Santana; o *caminho de São Paulo* (1733) partindo de Itaguaí; o *caminho de Paraíba—Serra de Simião da Cunha Gago* (1744), partindo de Rezende; o *caminho do "Mão de Luva"* (meados do século XVIII) passando por Cantagalo; o *caminho das Minas de Cantagalo* (1787), do Porto das Caixas até Cantagalo; o *de Valença* ou de João Rodrigues da Cruz (1800), de Vassouras para Valença; o *do Rio Preto* (princípios do século XIX), de Minas para Valença; o *de Macabú* (século XIX), de São João da Barra a Campos e Santo Antonio de Pádua; e o *caminho campista de Muriaé*

(século XVIII), de Campos à Itaperuna. E, na Regência, em 1833, o caminho *mineiro de Muriaé*, de Minas à Itaperuna; o *caminho de Teresópolis* (1840), de Magé à Teresópolis; o *caminho campista do Espírito Santo* (século XIX), ligando Campos ao Espírito Santo.

No começo do século XIX, o tráfego pela variante de Bernardo Proença era crescente e movimentado, quanto à cargas e viajantes.

Para a variante suportar esse trânsito, o Vice-Rei D. Fernando José de Portugal determinou sua melhoria e calçamento, dos quais foi encarregado o Capitão Aureliano de Souza Oliveira a tomar providência necessária para protegê-la na época das chuvas que a destruíam parcialmente.

Em 1809, D. João, em sua primeira viagem à Província Fluminense, foi verificar as obras que estavam sendo realizadas e, desembarcando no Porto da Estrela, visitou, na subida da serra, os trabalhos da variante de Proença, que depois foi "julgada a melhor do Brasil" e que Ernest Ebel, que a conheceu em 1824, dissera representar, "sem exagero, um trabalho de gigante, comparável às grandes obras dos romanos e às afamadas estradas de Napoleão I. tanto pela dificuldade da construção como pela utilidade". D. João ficou tão bem impressionado pela recuperação e calçamento dirigidos pelo Sargento-Mor Aureliano, posto a que ele já havia sido promovido, que, novamente, o promoveu a Tenente-Coronel, o mesmo fazendo aos outros oficiais que o ajudavam na estrada.

O período áureo dos caminhos carroçáveis foi o começo do século XIX, quando, informa Moacyr Silva³⁴, "o caminho para tropas cede lugar à estrada para carros, calçada nas serras e em condições técnicas adaptáveis ao transporte dos produtos do sertão", sendo digno citar a ação dos presidentes da Província do Rio de Janeiro, de 1840 a 1864.

Em 1835, o Governo Provincial Mineiro, pela Lei nº 18, a primeira lei de estradas conhecida na Província, determinava a construção de quatro estradas principais que, partindo da Capital da Província, "se dirigissem às cidades e vilas mais remotas que ficam para as partes do norte, sul, leste e oeste, e bem assim de outras quatro que, partindo dos pontos apropriados do sul, se dirigissem à baía da Província do Rio de Janeiro para facilitarem a comunicação com a Capital do Império".

Por esta lei, ficavam estabelecidas as condições técnicas das mesmas, que eram denominadas "normais" e que deviam ser, além de tudo, "abobadadas, macadamizadas, largas, descortinadas" e, com 36 palmos de largura, não poderiam subir nem descer mais de 4%; a elevação do abaulamento seria quando muito de 5%, e teriam esgotos transversais de 50 em 50 braças.³⁵

34. Moacyr M. F. Silva — *Geografia dos Transportes no Brasil* — IBGE — RJ — 1949.

35. Philuvio de Cerqueira Rodrigues — *A União e Indústria, Pioneira das Estradas de Rodagem Brasileiras* — Rio de Janeiro — 1939 — *Jornal do Brasil*.

Estabelecia, assim, o Governo de Minas o sistema regular de construção de estradas para cuja execução e direção a Lei nº 18 previa uma organização administrativa, constituída por um inspetor geral, delegados, inspetores de polícia e uma secretaria. Além disso, fixava as funções dos empregados e as bases para as taxas que deviam custear a execução das obras.

Valendo-se da Lei nº 18, logo no ano seguinte, Henrique Guilherme Fernando Hafeld contratou com o Governo de Minas a abertura de um caminho ligando *Vila Rica à Paraibuna*, que, em 1838, estava concluída e passando pela Vila de Santo Antônio de Paraibuna, hoje Juiz de Fora, sem ser todavia uma estrada "normal" porque nela não fora usado o "macadam".³⁶

A Assembléia Provincial de 1846, reconhecendo as dificuldades surgidas na execução da rede de estradas, da qual só assim mesmo a de Paraibuna se contruía penosamente e consumindo grande soma dos cofres públicos, votou a Lei nº 310. Esta Lei dividia as estradas em provinciais e municipais, segundo fossem construídas pelo Governo, e nesse caso seriam tributadas, ou à custa dos habitantes dos municípios, quando ficariam isentas de qualquer taxaço. Esta Lei não estabeleceu, porém, condições técnicas, como a de nº 18, e deixou liberdade ao Governo para fixá-las, depois, tendo sido revogada em 1850.

Entre 1840 e 1864, várias estradas foram abertas ou recuperadas na Província do Rio de Janeiro. Entre elas, a do *Presidente Pedreira*, mandada construir pela Lei provincial de 13 de maio de 1840, mas que só, em 1850, teve início sob a administração do Presidente da Província, Dr. Luiz Pedreira da Costa Ferraz, futuro Visconde de Bom Retiro. Começava na fralda da Serra do Rodeio e se dirigia até o Rio Paraíba, havendo projeto de estendê-la até o Rio Preto. Seguia pela Serra da Bocaina e atravessava o arraial dos Mendes, comunicando-se com as estradas que conduziam aos Portos de Iguaçú, do Brejo ou da Pavuna. Foi aberta com a largura de 16 a 20 palmos e declive conveniente em toda sua extensão. A comissão construtora era composta do Conselheiro José Clemente Pereira e Comendadores Camilo José Pereira do Faro e José Luís Gomes. Esta estrada era considerada pelo futuro Visconde do Rio Branco de tanta importância que, em Carta "Ao Amigo Ausente" de 21 de junho de 1851, publicada no Jornal do Comércio, reclamava: "preterida por outras obras de não pequeno valor e vantagem como as da Serra da Estrela e de Mangaratiba". Além dessa, foram abertas as Estradas do *Presidente*, a de *Mangaratiba*, a de São Marcos e a *Normal da Estrela*.

A variante de Bernardo Proença, embora calçada na serra, não resistia ao tráfego intenso a que era forçada e alguns dos seus trechos se deterioravam nos dias de aguaceiro, exigindo reparos periódicos, tor-

36. Philuvio — Id. pág. 5.

nando-a muito dispendiosa. O Governo determinou, então, pelo Aviso de 16 de junho de 1832, ao Major Frederico Koeler, para examiná-la e apresentar o orçamento dos reparos indispensáveis, que, aceitos, foram a ele confiados (Aviso de 2 de agosto de 1835). Mas, o transporte de passageiros e de carga era cada vez maior, e, no ano seguinte, Koeler novamente foi encarregado de examiná-la, concluindo que a estrada calçada pelo Capitão Aureliano, tão íngreme e de tão pouca largura, não se prestava para ser transformada na do tipo "normal". Traçou, então, pelo lado esquerdo da fralda da serra, de quem desce do alto, a que se chamou *Estrada Normal da Estrela*, partindo do porto até a Vila da Paraíba do Sul e, anos depois, ligada à *União e Indústria*, indo até Juiz de Fora.

Em 1840, a Lei Provincial nº 143 autorizou o Governo a construir a estrada projetada por Koeler — *Estrada Normal da Estrela*, para substituir a variante de Proença, ultimada em 1725 e que passou a ser conhecida como *Estrada Velha da Estrela*. Com o crédito de 828:000\$000 e a nomeação da comissão, constituída pelos engenheiros militares Major Júlio Frederico Koeler, Carlos Riviere e Frederico Carneiro de Campos, ficou assegurado o sucesso da Estrada Normal da Estrela. E no relatório do Vice-Presidente da Província de 1847 constava, no título — *Estrada Normal da Estrela* — "Começa na Vila da Estrela, atravessa o Município do mesmo nome, passando pela freguesia de Pedro de Alcântara de Petrópolis, pela freguesia de Cebolas e reta da Paraíba do Sul, terminando na margem do Rio Paraibuna existente entre esta província e de Minas Gerais. Tem cerca de 20 léguas de desenvolvimento (...)"

O engenheiro civil Carlos Frederico Gerson Rivière concluiu, em 14 de setembro do ano passado, toda a sua empresa, que compreende a parte da estrada entre o Rio Caioba e o Córrego dos Mundéus e por ela já têm S.S.M.M. transitado à sege".³⁷

E mais adiante: *Estrada Velha da Estrela*: "Tendo o Coronel Albino José de Siqueira apresentado para conservar toda a estrada desde o Porto da Estrela até Paraibuna, o Governo, depois de ouvir o respectivo engenheiro, e atendendo a que o respectivo coronel está nas circunstâncias de desempenhar as obrigações de contrair, e que é mais particularmente interessado na conservação da estrada pelos estabelecimentos comerciais que possui no lugar e como empresário de uma linha de gôndolas que fazem o transporte do Porto da Estrela para o Fragoso (...)."³⁸ Por essa estrada, na serra, não transitava carruagem alguma, só cavalos, tropeiros, liteiras, ou carros de boi.

E, em 1854, o vice-presidente da Província, em Relatório à Assembléia, comentava sobre a *Estrada Normal da Estrela*: "Quem andou há

37. Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro em 1848 — 49, pág. 23.

38. Idem 1848 — 49, pág. 26.

dez anos por esses lugares, quem se viu obrigado a galgar a serra por uma enfadonha calçada, como que a pique sobre ela, pode hoje avaliar a importância das obras que se fizeram por este lado. Que magnífica estrada para o trânsito da carruagem e transportes pesados substituem a íngreme ladeira que apenas deixava passar animais com muito perigo e com muito incômodo (...) ³⁹

“A época rodoviária começa pela escalada da Serra de Petrópolis por Júlio Frederico Koeler”, como ensina o douto historiador Pedro Calmon. ⁴⁰

É conveniente lembrar que a “Estrada Velha” apresenta-se até hoje na subida da serra com longos trechos de calçamento intactos e a “Normal”, serviu de leito para a Estrada do Automóvel Clube.

Conta-nos Viriato Correia, que, em 1848, a viagem pela Estrada Normal da Estrela se fazia do seguinte modo: Embarca-se aqui (no Rio) no vapor para o Porto da Estrela, cujo vapor se acha todos os dias na Praia dos Mineiros e costuma largar às 11 horas, e em outras ocasiões, ao meio-dia. Quando se chega ao Porto da Estrela, costuma-se encontrar um ônibus para dez pessoas, porém muitas vezes são tantos os passageiros que não há lugar, e por isso é bom prevenir o dono do ônibus que mora na raiz da serra, no lugar denominado Fragoso e chama-se Tenente-Coronel Antônio José de Siqueira pondo-se no sobrescrito — “para objeto de condução”, — porque nem sempre ele está em casa, para que ele mande guardar um ou dois lugares no tal ônibus, para tal dia, e quando não queira ir neste, também o mesmo Albino tem sociáveis para duas ou quatro pessoas, e então manda-se ver uma, e nesta faz-se a viagem independentemente de ir com outro. Logo que chegue abaixo da serra, lugar do Fragoso e além do mencionado Albino, tem-se até de mudar de condução por causa da serra e, portanto, tomar cavalgadura ou liteira, em qualquer dessas duas conduções que o dito Albino manda aprontar. Segue-se depois para Petrópolis, que é o alto da serra (...) Preço do vapor para a Estrela 1\$500; dito do mesmo para reparo descalço, \$ 500, dito de ônibus da Estrela até Fragoso 2\$000, dito de sociável, da Estrela até o Fragoso para quatro pessoas 6\$000; dito do animal para subir a serra, 4\$000; dito de liteira, 10\$000; dito de algum preto para levar alguma mala 1\$000. ⁴¹

A *Estrada do Comércio*, embora construída por sugestão da Junta do Comércio do Rio de Janeiro em 22 de outubro de 1811 e já dando trânsito em 1822, foi vinte anos depois reconstruída pelo Coronel Jacob de Niemeyer que, antes, apresentou, em 1844, substancioso relatório dos trabalhos a realizar. A estrada tinha dez léguas de extensão, da Vila do

39. Idem 1854 — pág. 12.

40. Pedro Calmon — História do Brasil — Vol. V.

41. Viriato Correia — “Itinerário para Petrópolis” in Jornal do Brasil.

Iguaçu à margem do Paraíba, desenvolvendo-se na Serra do Tinguá por 6.336 metros e vencendo uma diferença de nível de 320 braças (704 metros).

No percurso da serra havia um trecho de 850 braças (1870 metros) calçado a pedra e várias muralhas de sustentação, além de 25 pontes e 44 pontilhões. Partindo da Vila de Iguaçu, galgava a Serra do Tinguá, o Rio de São Pedro, a Serra de Sant'Ana, o Rio de Sant'Ana, a Serra da Viúva, o Córrego das Pedras Brancas, o Serrote de Piranira e o Ribeirão da Florence, deixando à direita as nascentes do Ribeirão da Ponte Funda e terminava no Paraíba.⁴²

A *Estrada União e Indústria* foi considerada pelo Engenheiro Filúvio C. Rodrigues, seu historiador, como "a rainha das estradas brasileiras" e foi iniciada festivamente em 12 de abril de 1856 em Petrópolis, dentro do prazo estipulado no contrato com a Província e o Governo Imperial, solenidade que foi perpetuada em mármore.⁴³

A construção foi dividida em duas seções; o trecho fluminense, Petrópolis e Pedro do Rio, com 30 km e 865 metros a cargo do Engenheiro Antônio Maria de Oliveira Bulhões. As obras mais notáveis sobre esse trecho foram: a ponte do Retiro, sobre o Piabanha e a ponte sobre o Rio Santo Antônio, em Itaipava. A construção do trecho entre o Além Paraíba até o Paraibuna coube ao Major José Koeler que já havia construído a Estrada Normal da Estrela. Entre as obras notáveis desse trecho estão o túnel de 7 metros aberto na rocha e o quilômetro da saída de Três Rios, que mais tarde foi destruída para a passagem da Estrada de Ferro D. Pedro II, utilizando seu leito para atravessar a mesma garganta. Na 2ª seção, Além Paraíba, da parte de Paraibuna a Juiz de Fora, com 45,595 km. Várias obras de talude também foram construídas, de alvenaria e superestruturas metálicas. A ponte do Lombe sobre o Piabanha, com 20 metros e a sobre o Riachuelo com 20 metros e a sobre o Ribeirinho do Matias, com 6,4 metros de vão.

Em 23 de julho de 1861, foi inaugurada a estrada com um percurso de 144 km, entre Petrópolis e Juiz de Fora. Mariano Procópio, que a construiu, convidou a Família Imperial para a inauguração. A estrada tinha 6 metros de largura, possuindo valetas laterais de alvenaria e o leito coberto com pedra britada comprimida e ensaibrado. Várias estações de muda foram construídas em todo o percurso. Em 1869, não podendo a "União e Indústria" concorrer com a Estrada de Ferro D. Pedro II, foi encampada pelo Governo, passando para ela todo o transporte de carga centralizado em Três Rios (Dec. nº 2.325 de 13 de janeiro de 1869).⁴⁴

42. Moacir M. F. Silva — *Geografia dos Transportes no Brasil* — IBGE — 1949 — Rio.

43. Filúvio de Cerqueira Rodrigues — *A União e Indústria — Pioneira das Estradas de Rodagem Brasileiras* — Ed. Jornal do Brasil, 1939.

44. Filúvio Rodrigues, in *Brasil Rodoviário*.

Estrada Dona Francisca, na Província de Santa Catarina, foi construída em 1872, partindo da Colônia D. Francisca ou Vila de Joinville, fundada em 1851, em terras da princesa daquele nome, pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo. A estrada terminava na Vila do Rio Negro, à margem desse rio, confluyente do Iguaçu, na Província do Paraná. Nessa vila, havia o "registro" de maior renda dessa província. Tinha a extensão de 146,10 quilômetros, acrescida de cerca de 10 quilômetros, distância de Joinville à foz da Lagoa de Saguçu, perfazendo o desenvolvimento um total de 158 quilômetros. A Lagoa de Saguçu, une as águas com as da Baía de São Francisco, trecho que é navegável por embarcações de calado até 5,5 palmos, botando 24 toneladas. Era de imenso futuro, porque estava destinada a ligar, pelo mais curto caminho, um porto excelente do litoral, onde existiam as melhores condições hidrográficas, com as vastas e férteis campinas do país.⁴⁵

Estrada da Mata — Atravessava a Vila do Rio Negro, vinda do Rio Grande do Sul, para dirigir-se a São Paulo, passando por Ponta Grossa e pelo registro de Itararé. Por essa estrada cruzavam quase todos os animais importados do Rio Grande.⁴⁶

Estrada da Graciosa — Comunicando o Porto de Antonina com a Cidade de Curitiba. A sua importância e vantagem exaltadas pelo Dr. Pádua Fleury quando assim se dirigiu à Assembléia Provincial de 15 de agosto de 1866: "...declarei-vos, no ano passado, que ela não é meramente o tronco da aviação da província de Mato Grosso e para as repúblicas vizinhas da Confederação Argentina e do Paraguai porque, depois de passar por esta capital e pelas povoações de Palmeiras e Ponta Grossa, poderia bifurcar-se em ramais importantíssimos, em dois braços gigantescos, indo um a encontrar-se na linha fluvial do interior até tatear o coração do Império, e estendendo-se o outro ao baixo Paraná, por entre as repúblicas do Prata".⁴⁷

A Estrada da Graciosa havia sido aberta na colônia e melhorada por ordem de D. João VI e, como disse o Padre Perereca: "...a da Graciosa, que vai ter à Vila da Antonina, sendo plana não necessita para ser comodamente transitável senão descortinarem-se os matos laterais, e fazerem-se alguns aterrados (...) e também a vantagem de ser mais breve a passagem de mar de Antonina à Paranaçuá, e poderem chegar embarcações de grande quilha, quanto à dos Morretes apenas chegam canoas, vantagens estas que muito compensam a maior distância do caminho por terra da Curitiba à Antonina; houve por bem, por carta régia de 17 de julho de 1820, mandar o capitão general e Governador de São Paulo que fizesse os necessários consertos na Estrada da Gra-

45. Relatório do Engenheiro Eduardo José de Moraes, diretor da estrada, apresentado em 1872 ao Presidente da Província de Sta. Catarina.

46. M. F. Silva — *Geografia dos Transportes* — op. cit., pág. 84.

47. J. Moreira Garcês — *Ligação Brasil-Uruguaí*.



Vitória — usada na segunda metade do Segundo Reinado — (MHN).



Estação de Muda da Estação União e Indústria, em Paraibuna. Atualmente é Museu Rodoviário.

ciosa, tornando-a cômoda e segura aos viajantes para o transporte de gêneros, etc. ⁴⁸

A Estrada de Rezende — que atingia o ponto do Arinó e que era de grande vantagem para os Municípios de Rezende e de Angra dos Reis e para os de São Paulo e de Minas Gerais continuavam com grande incremento em 1851, assim como a de Paraibuna e a de Campos que liga o município de Campos à Minas. E, por isso, Paranhos em “Carta ao Amigo Ausente” informa: “Folgo ver que, cortada como está a Província do Rio de Janeiro de vias de comunicação em diversos sentidos, se trata agora com empenho das que provêm em relação com as suas limitrofes.”

A Estrada de Rezende — que atingia o ponto do Arinó e que era na Bahia. Era uma pequena estrada entroncando-se com a rodovia que vai da Capital do Estado à Cidade de Feira de Santana. Dela, escreveu Mata Barros: “Não podemos, entretanto, negar as dificuldades, às vezes até desanimadoras, que oferecem alguns trechos da faixa litoral da Bahia para construção de estradas em condições econômicas normais. Confessou-as com o cunho de sua autoridade no assunto, o Engenheiro de estradas e hidráulica Julius Naehrer em seu livro *Lund und Leute in der Brasilianischen Provinz Bahia*, falando, em 1877, sobre a estrada do Pé-Leve. ⁴⁹

A denominação de *Pé-Leve*, informa Moacir Silva, provém, talvez, da natureza do terreno atravessado — o massapé do recôncavo da Bahia, vasto lençol de lama insondável”, terras “inventadas para desmoralizar engenheiros” (onde é preciso ter pé leve para não se atolar. ⁵⁰

Estrada para Mato Grosso — Foi no começo, como aduz Virgílio Correia Filho, aberta pelos próprios viajantes que varavam os sertões Tietê abaixo, em busca das minas afamadas, trouxeram a meia dúzia inicial (de reses) que no dizer do cronista — “se produziam como porcos e cabras”.

A estrada entre Cuiabá e Goiás aberta, em 1736, por Pinho de Azevedo, Preto e outros sertanistas, foi custeada pelo produto de uma subscrição popular, promovida pelo Juiz de Fora de Cuiabá, Dr. Joaquim Gonçalves Pereira. ⁵¹

Estrada de Santa Clara — Teófilo Ottoni fundou a Companhia de Comércio e Navegação do Rio Mucuri em 1852 e, em 7 de setembro do ano seguinte, a Cidade de Filadelfia, hoje Teófilo Ottoni, como centro

48. Luiz Gonçalves dos Santos (Padre Perereca) — *Memórias para Servir a História do Reino do Brasil* — II Vol. Zélio Valverde — Rio.

49. Apud Moacir M. F. Silva — *idem*.

50. M. F. Silva — *idem*.

51. Virgílio Correia Filho — *A propósito do boi pantaneiro* — pág. 14/5, apud Moacir F. Silva — *op. cit.*

das colônias do Mucuri. Em 1857, a estrada de Santa Clara a Filadélfia estava terminada com cento e setenta quilômetros, em declive nunca superior a 5%, cortando a mata densa, atravessando pantanais e varando serras brutas. Sua inauguração assinala um acontecimento no norte de Minas e um júbilo imenso possui os habitantes da região. A estrada de rodagem, ligando Santa Clara a Filadélfia, era a primeira que se construía em todo o Império, inaugurada a 29 de agosto de 1857. Era inferior à "União e Indústria" que consumiu um capital mais de dez vezes superior e, em 1859, no opúsculo "A colonização do Mucuri", Teófilo Ottoni podia dela dizer que "em tamanha extensão nenhuma igual existe, nem em Minas, nem em outra Província".⁵² Em 1859, por essa estrada trafegavam mais de quarenta carros particulares, puxados por bestas, duzentos carros de bois, quatrocentos lotes de burros.

As *diligências*, tipo mala-postal, como as empregadas pela Companhia União e Indústria, das quais possuimos um exemplar — *A Maizeppa*, eram utilizadas para o transporte interurbano. Essas e outras carruagens só foram usadas, porém, nas melhores estradas carroçáveis e seu apogeu foi no meado do século XIX. Levavam quatro pessoas na berlinda e dez em cima, sendo uma à esquerda do cocheiro, três no assento imediato e, depois do espaço destinado às malas colocadas sobre o teto da diligência, mais seis passageiros em dois assentos fronteiros. Com todo o peso das quinze pessoas, contando o cocheiro e o das malas e o próprio da carruagem, as diligências com simples tração animal conseguiam fazer o percurso à velocidade média de 15 quilômetros por hora, na Estrada União e Indústria, dada a magnífica técnica com que foi construída.

Com as *montadas*, os percursos diários eram de seis a sete léguas que poderia ser feitos por semanas a fio, nas regiões acidentadas do Brasil Central. Os *cargueiros* "não ultrapassavam as marchas de três a quatro léguas por dia; caminhavam légua e meia ou duas léguas, na fresca da madrugada. Na calma do meio-dia, os "tropeiros" descarregavam os animais à beira de uma aguada, para recomeçar o avanço à tardinha, até as quatro ou cinco horas".

Na inauguração da União e Indústria, conta-nos o Engenheiro Filúvio (op. cit.) que a "caleça" imperial e séquito de diligências fizeram o percurso de 144 quilômetros (24 léguas) assim desenvolvido:

1. Na ida: (de Petrópolis a Juiz de Fora)
1 légua em 22 minutos e 30 segundos — tempo total de viagem, em marcha, 9 horas;
2. Na volta: (de Juiz de Fora a Petrópolis)
1 légua em 26 minutos e 20 segundos — tempo total 10 horas e 33 minutos.

52. Paulo Pinheiro Chagas — *Teófilo Ottoni*. Livraria São José e Pedro Calmon, História da Civilização Brasileira, apud. Paulo Pinheiro Chagas, not. 219, pág. 332, op. cit.

A velocidade média sendo de 15 Km/hora.

4. TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A revolução industrial havia acelerado a produção das fábricas, utilizando o trabalho mecânico e intensificado a melhoria dos meios de transporte, cuja história iria ultrapassar a etapa do aproveitamento único da força humana, dos animais de tração e de carga, das cargas, das correntes de água e da força dos ventos. A idade do vapor chegara e o seu aproveitamento, o emprego da eletricidade e das máquinas de combustão externa se generalizaram em crescendo como força motriz. O aparecimento da locomotiva veio transformar o transporte de massa; e a arrancada se deu em 1829, quando Stephenson conseguiu rebocar, com a "The Rocket", trinta e oito toneladas, com uma velocidade horária de 25 quilômetros. Era um meio de transporte diferente, exigindo, desde o início dos trabalhos, pertencerem a uma única empresa ou, pelo menos, ficarem sob a mesma administração, o material rodante e o sistema de sinalização, a fim de assegurar-se o movimento rápido e seguro dos trens. Isso não era necessário nas rodovias, sem conexão entre os construtores da estrada e os proprietários dos veículos hipomóveis e nas vias marítimas fluviais, onde as companhias de navegação se encarregavam de transportar pessoal e carga, enquanto os cais e portos podiam pertencer a empresas diferentes, públicas locais, governamentais ou particulares.

O sistema ferroviário, como transporte de massa, veio complementar o marítimo e o fluvial; o rodoviário em estradas carroçáveis era ainda incipiente. O Brasil procurava, embora com pequeno atraso, absorver a nova tecnologia chegada da Europa ou dos Estados Unidos.

Bernardo de Vasconcelos, Paranhos da Silva e Figueiredo Rocha apresentaram projeto para a instalação ferroviária que, logo aprovado pelo Parlamento, foi a 31 de outubro de 1835, sancionado pelo Regente Feijó. A lei autorizava o governo a conceder a uma ou mais companhias o privilégio da construção e exploração, por prazo de 40 anos, de uma estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro a Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, para uso exclusivo de carros de transporte de gêneros e passageiros.⁵³ Apesar das vantagens oferecidas, nenhum candidato se apresentou. Só algum tempo depois, Tomas Cochrane pleiteou a concessão, obtendo-a a 4 de outubro de 1840, para fazer a ligação entre o Rio de Janeiro e Rezende, transpondo a Serra do Mar até o Rio Paraíba e organizando a "Imperial Companhia de Estradas de Ferro" com capital inicial de 8.000.000\$000 a ser subscrito em Londres, o que não aconteceu.

Por sua vez, a Província de São Paulo abriu concorrência para ligar por ferrovia sua capital a várias cidades vizinhas, com subscrição também

53. José do Nascimento Brito — Conferência proferida no Clube de Engenharia, a 27 de abril, publicada no Jornal do Comércio de 7 de maio de 1894.

dos fundos na Europa, que, igualmente, não foram aceitos. Às dificuldades de obtenção de empréstimos juntava-se a incredulidade da transposição dos acidentes orográficos da Serra do Mar, que muitos julgavam temeridade tentar sobrepujá-los por meio de locomotiva e com rampa máxima admitida de 2 a 3%.

A lei 641, de 26 de outubro de 1852, porém, autorizou o Governo a ampliar a liberalidade, como chamariz para os financiadores. Assim, foi garantido o juro de 5% sobre o capital, enquanto rendesse menos de 8%, sem limitação alguma e ampliando o prazo do privilégio para 90 anos. Apesar disso, Cochrane não conseguiu levar avante o seu intento, tal o número de candidatos.

Não se apresentando nenhum em nova concorrência, resolveu o Governo, ou mais propriamente o Imperador, tomar a si a responsabilidade de contratar em Londres, a 9 de fevereiro de 1855, o Engenheiro Edward Price, com a condição de os trabalhos serem custeados por empresa nacional a constituir-se.

Estrada de Ferro Mauá à Raiz da Serra — Surge, então, o grande brasileiro Irineu Evangelista de Souza que independente desses favores, obteve da província do Rio de Janeiro o contrato assinado com o Presidente Luiz Pedreira Coutinho do Couto Ferraz, futuro Visconde de Bom Retiro, a 27 de abril de 1852, para a construção da linha férrea — a primeira do país do Porto de Mauá, no fundo da Baía de Guanabara, — até a Raiz da Serra de Petrópolis, Irineu Evangelista de Souza, sem ajuda alguma do Governo, apenas recebendo, no dia 12 de junho seguinte, o privilégio para a navegação a vapor entre a Corte e o Porto de Mauá, ponto inicial da via férrea, inaugurou em 30 de abril de 1854, nas presenças dos Imperadores, o primeiro trecho até a localidade de Fragoço, percorrendo 14½ km, puxando os vagões, a locomotiva que, depois, passou a chamar-se de "baronesa", em honra da esposa de Irineu Evangelista de Souza, premiado com o título nobiliárquico de Barão de Mauá, muito modesto para tão grande serventia ao país. O segundo trecho, perfazendo 16 km e 190 metros, foi inaugurado em 16 de dezembro de 1854, havia declarado: "Considero este, entre os atos mais importantes da minha vida, somente inferior ao da assinatura da "Declaração da Independência" norte-americana, ao subscrever o ato para a abertura de Estrada de Ferro de Baltimore a Ohio, em 4 de julho de 1828, havia declarado: "Considero este, entre os atos mais importantes da minha vida, somente inferior ao da assinatura da "Declaração da Independência, se é que é inferior a este." ⁵⁴

Quebrado o tabu, com o silvo da locomotiva de Mauá reboando pelas íngremes escarpas da Serra da Estrela, sucederam-se vários pedidos de concessão e foram constituídas outras companhias ferroviárias.

54. Carlos de Carvalho — Tese de Concurso pág. 142 nota apud Cláudio Ganns em Mauá — Autobiografia, nota 48, pág. 55.

Estrada de Ferro do Recife a São Francisco — Pelo Decreto nº 1.030 de 7 de agosto de 1852, foi concedido privilégio exclusivo aos irmãos Eduardo e Alfredo Mornay para a construção da estrada de ferro de Pernambuco (de Recife a Água Preta). Prazo 90 anos, sendo os estatutos aprovados pelo Decreto nº 1.246 de 13 de outubro de 1853.

Tendo o Decreto legislativo nº 725 de 3.10.1853 autorizado a modificar a primitiva concessão, o de número 1.245, de dez dias depois, aprovou os estatutos da Companhia "The Recife and S. Francisco Railway", dando-lhe autorização para funcionar no Império.

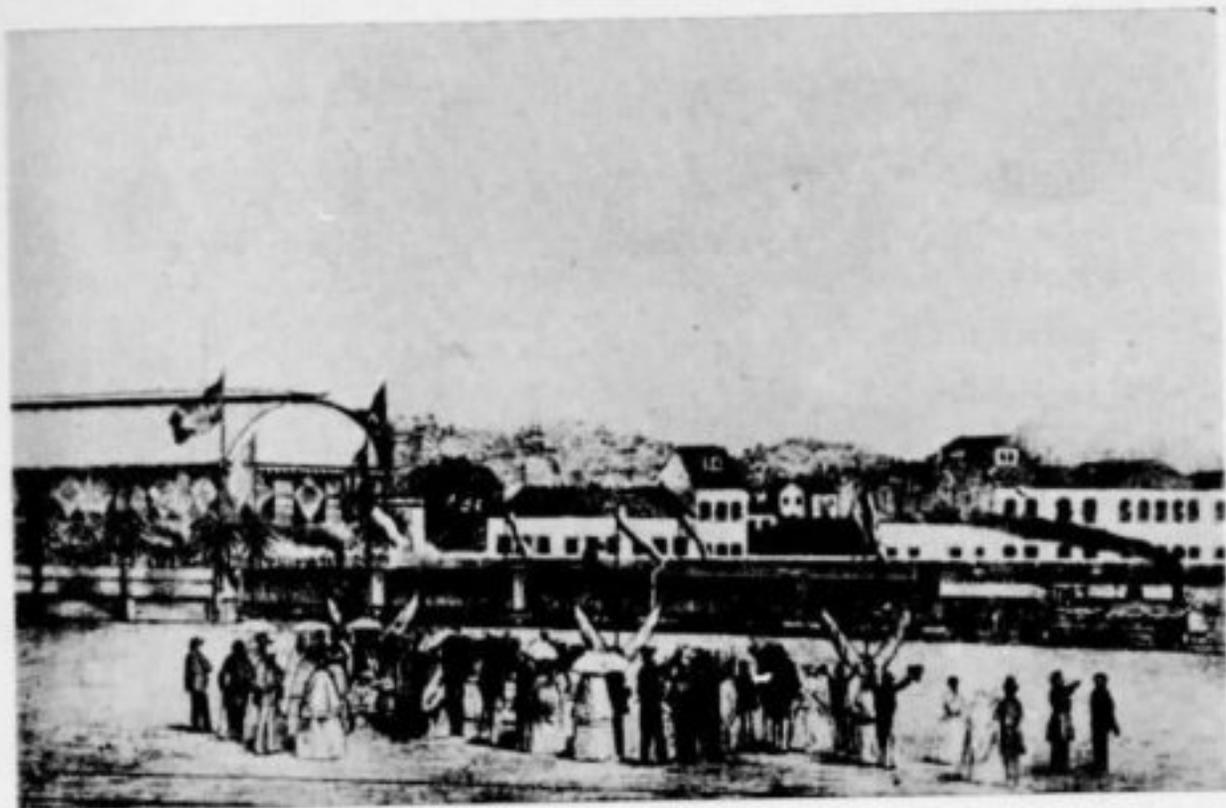
Depois de alguns contratemplos e paralização, o governo federal, pela Lei nº 652 de 23 de novembro de 1899, resgatou-a e, em seguida, arrendou-a em 6 de agosto de 1910 a "The Great Western of Brazil Railway Company Limited".⁵⁵

Estrada de Ferro da Bahia — a Lei nº 725, de 3 de outubro de 1853 autorizou o Governo a permitir a construção de uma estrada de ferro, desde o litoral da Bahia até Joazeiro ou outro porto do Rio São Francisco. O Decreto nº 1.299, de 19.12.1853, concedeu o privilégio por 90 anos a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto. Esta Companhia foi organizada em Londres com o nome "*Bahia and São Francisco Railway*", em 1854, e seus estatutos aprovados por Decreto nº 1.614 de 9 de junho de 1855. Outro, de número 1.615, da mesma data, aprovou igualmente, a convenção celebrada entre o concessionário e a companhia, relativa aos direitos de concessão. Em 14 de maio de 1856, o Governo aprovou os estudos definitivos da linha até Alagoinhas, e só três anos depois, em 1859, as obras foram iniciadas, como informa o relatório do Ministro do Império desse ano. A 28 de junho foi aberta ao tráfego a 1ª seção, sendo a última inaugurada em 13 de fevereiro de 1863. Essa estrada foi depois encampada pelo Governo Federal em virtude da Lei nº 652 e arrendada a particulares pelo Dec. nº 7.299 de 30 de dezembro de 1901 e outros.⁵⁶

A construção dessa estrada havia sido autorizada pela Lei nº 838, de 12 de setembro de 1855, concedendo favores a pessoa que se propusesse a construir a estrada de Santos a São João do Rio Claro. Anos depois, em 1868, o Decreto nº 2.601 de primeiro de junho, permitiu a empresa *São Paulo Railway* funcionar no Império, aprovando-lhe também os estatutos. Para vencer o paredão da Serra de Cubatão, em cujas grimpas se assenta a Cidade de São Paulo, foi necessário dividir a estrada em setores; e a inauguração do primeiro plano inclinado da estrada de ferro foi realizada em 28 de junho de 1864, pelo Presidente da Província, Dr. Francisco Inácio Marcondes Homem de Melo. Os trabalhos, que demonstram a capacidade de nossos engenheiros, começaram em 24 de novembro de 1860. A inauguração do tráfego, em toda a linha, teve lugar em 8 de agosto de 1868, numa extensão de 130 quilômetros.

55. Cláudio Ganns, op. cit, not. 79, pág. 154.

56. Cláudio Ganns, nota 89, pág. 160, op. cit.



Inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II. Rio, em 1858. (M.H.N.)



A *Baroneza* — Primeira locomotiva a vapor que trafegou no Brasil na inauguração da Estrada de Ferro Mauá, ligando o Porto de Mauá à Estação de Frágoso, no antigo Município da Estrela, em 1854 (M.H.N.)

Na construção dessa estrada, Mauá foi ludibriado pelos ingleses e faliu devido aos adiantamentos que fez para a gigantesca obra prosseguir, que não lhe foram indenizados posteriormente; e, quando tentou em Londres recebê-los pela Justiça Inglesa, informaram-lhe que a dívida estava prescrita e o prazo de prescrição era de cinco anos. Foi, em face dessa espoliação inominável, que o senhor José Carlos Macedo Soares, em hora de revolta, exclamou: "A São Paulo Railway, em sua origem, só teve de inglês o nome".⁵⁷

Estrada de Ferro D. Pedro II — Para minimizar o mau efeito do contrato anterior de Cochrane, * o Governo baixou o decreto de 13 de janeiro de 1853 declarando caduca a concessão. O contrato com Price estipulava preço fixo, para construir 37,5 milhas de linha, partindo da Cidade do Rio de Janeiro. Decorridos alguns meses, surgiu a *Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II*, tendo como Vice-Presidente e principal orientador Cristiano Benedito Ottoni e, compondo a diretoria, Jerônimo Teixeira Junior, Roberto Jorge Haddock Lobo e outros. Além de Edward Price, foram contratados mais profissionais especializados no assunto como Warings, C. Bragg e R. Milligan, depois substituídos pelos norte-americanos C.F.N. Garnett e os irmãos William Elison cujos processos de trabalho, diferindo dos europeus, fizeram aqui escola.⁵⁸ A inauguração, como sempre acontecia, foi presidida pelo Imperador e assistida por autoridades e convidados, benzendo a estrada o bispo diocesano D. Manoel de Monte Rodrigues de Araújo, Conde de Irajá'. O *Jornal do Comércio* de 19 de maio de 1855 publica substancial noticiário.

A partir dessa época, várias soluções foram adotadas; e, de Salvador e de Recife, construções foram iniciadas, procurando articulação com a via fluvial de São Francisco, expandindo-se assim, livremente, as ferrovias, sem, contudo, harmonizar-se no sistema homogêneo que, no futuro, se entroncasse numa rede nacional. Não obedeceram às mesmas especificações; e foi pena o que aconteceu, por falta de orientação segura do Governo. Por isso, a bitola começou com 5 pés e 6 polegadas em Mauá; foi alterada para 5 pés e 3 polegadas ou 1,60 metro nas primeiras linhas subvencionadas, sem que o governo impedisse o assentamento de linhas com larguras variadas, como:

— Estrada de Ferro — Recife — Olinda	1,40 m
— Estrada de Ferro — Recife — Caxangá	1,20 m
— Estrada de Ferro — Campos — S. Sebastião	0,95 m
— Estrada de Ferro — Oeste de Minas	0,76 m
— Estrada de Ferro Rodeio — Vassouras	0,60 m

57. *Palavras ao Comércio*, pág. 10 apud Cláudio Gomes — op. cit., pág. 67.

(*) Imperial Companhia de Estradas de Ferro.

58. *Primeiro Centenário das Ferrovias Brasileiras* — Virgílio Correia Filho — "Evolução Ferroviária no Brasil" — 1954 — IHGB, cit. 75.2.20.

O Governo não disciplinou problemas tão importantes como a padronização da bitola e a altura e uniformidade dos engates, para que, futuramente, fosse estabelecido o tráfego mútuo entre as estradas que se aproximassem.

Só em 26 de abril de 1857, C.P. do Cóuto Ferraz assinou o regulamento que prescrevia a submissão das vias férreas à normas especializadas "para segurança, conservação e policiamento das estradas de ferro", consubstanciadas, depois de vários estudos, a 29 de dezembro de 1880, com o Decreto nº 7.959. Entretanto, a diferença de bitolas e a altura e modelo dos engates só muitos anos depois foi decretada pela República, evitando-se, então, enorme perda de tempo e mão de obra no transbordo de mercadorias entre estradas.

Decidiu o Governo Imperial, contudo, que as ferrovias que unissem, pelo menos, duas províncias entre si ou com a capital do Império, e as que evidenciassem características internacionais, estratégia ou incontável interesse geral, ficariam sob a égide imperial. Aos Governos provinciais, caberia cuidar das que visassem objetivos regionais, ou servissem de ramais às linhas-tronco do primeiro tipo.⁵⁹

As dificuldades a vencer foram enormes em virtude do movimentado terreno da Serra do Mar, transpondo rampas até 3% e com raios mínimos de curvas até 1,20 metros, chegando até a 0,82 metro, com sacrifício do futuro tráfego.

Em 1855, porém, Ottoni, ao contrariar Prince, declarava: "Para aprovar os inconvenientes destas especificações, bastará notar, quanto aos declives, que em ladeiras de 1:250 (0,4%), imperceptíveis à vista, a resistência a vencer é dupla da que oferece um lanço de estrada de nível. tripla no declive e de 1:125 ou (0,8%) e quintupla na de 1:625 (ou 1.6%), supondo sempre uma velocidade uniforme e moderada".

Para transpor esses óbices, preferiu a Estrada de Ferro D. Pedro II vencer o trecho acidentado, que acompanha o vale do Paraíba, varando-o em túneis, sendo o menor de 2.233 metros. Mesmo assim, teve-se de adotar algumas rampas de 3% para vencer a diferença de mais de 416 metros entre Belém (Japeri) e Humberto Antunes à saída do tunel grande.

Na *Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba*, Teixeira Soares se consagrou como notável engenheiro pelas arrojadas e dispendiosas obras de arte em que teve de lutar contra a inclemência do terreno, com despenhadeiros, rampas de 3,3% e curvas de 75 metros na subida de mais de 900 metros em menos de 40 quilômetros de extensão.

Na *Estrada de Ferro Central da Bahia*, por sua vez, rompendo o percurso de S. Félix para a Chapada Diamantífera, teve-se de adotar declividade de $3\frac{1}{2}$ e raio de 120 metros.

59. Virgílio Correia Filho — "Evolução Ferroviária do Brasil" in Primeiro Centenário das Ferrovias Brasileiras, 1954 — IHGB, cit. 75.2.20.

Na *Estrada de Ferro de Melhoramentos do Rio de Janeiro*, mais tarde denominada *Linha Auxiliar*, e depois incorporada à *Estrada de Ferro Central do Brasil*, nome que tomou a de D. Pedro II, estabeleceram-se vias de simples aderência, quando se afastando de Belém, (Japeri), pelo Vale do Rio Santana, súbuiu cerca de 634 metros até Governador Portela, pouco além da linha da cumiada.

Na *Estrada de Ferro de Santos a Jundiáí*, para ser resolvido o sério problema da Serra do Cubatão, foi o percurso dividido da Raiz da Serra, com 21 metros de altitude, ao Alto, com 800 metros, em 8 quilômetros, com quatro planos inclinados para aplicação do funicular, com declividade de 9% a 10%.

A *Estrada de Ferro do Grão-Pará*, prolongamento da Estrada de Ferro de Mauá, transpos a Serra da Estrela com o processo "Riggenback", que F. Pereira Passos havia observado e estudado em Rige e adaptou-o às condições locais. O trilho da cremalheira, engrenado com a roda correspondente, permitiu-lhe transpor um declive de 841 metros, ao longo de 6 quilômetros de distância horizontal, entre os pontos extremos.

Em 1883, esta estrada incorporou a do Barão de Mauá, incorporando-se, por sua vez, em 17 de outubro de 1888, à "The Rio de Janeiro Northern Railway Company Limited".

Na *Estrada de Ferro de Teresópolis*, foi adotada solução idêntica para atingir a garganta do Soberbo, a 956 metros de altitude, com nove quilômetros de cremalheira.

A *Estrada de Ferro de Cantagalo* partia de Niterói e seu traçado foi fixado em três seções: a primeira até a Cachoeira de Macacu, na baixada; a segunda, pela subida da encosta da serra por simples aderência, na extensão de 16.336 metros, entre Cachoeira (cota 50) e Boca do Mato (222 metros); na terceira, foi aplicado o sistema "Fell" até o Alto com 1.068 metros numa extensão de 1.337 metros, pela Serra da Boa Vista, empregando-se ainda o trilho central como medida de segurança.

Do Alto à Nova Friburgo, numa extensão de 15.818 metros pelo Vale do Rio Santo Antônio, obedecendo os limites aceitáveis de rampa.

"Para as dificuldades que se lhe deparavam, a engenharia ferroviária brasileira ajustou soluções apropriadas que, ao raiar a República, se não eram proporcionadas à imensidão do território, já indicavam as mais variadas aplicações da técnica especializada", comenta o historiador Virgílio Correia Filho.⁶⁰

A *Estrada de Ferro do Rio D'Ouro* foi organizada para o transporte de material para as obras de abastecimento de água à Cidade do

60. Virgílio Correia Filho — op. cit.

Rio de Janeiro, captada dos mananciais das Serras do Tinguá e Xerém. Em 1883, começaram a correr os primeiros trens de passageiros, em caráter provisório do Caju à represa do Rio D'Ouro.

A *The Rio de Janeiro Northern Railway Company Limited*, que passou depois a chamar-se "Estrada de Ferro do Norte do Rio de Janeiro" incorporou a Estrada de Ferro do Grão Pará, em 17 de outubro de 1888, introduziu grandes melhoramentos nas linhas estendendo-as também à Estação de São Francisco Xavier, no Rio de Janeiro.

A *The Leopoldina Railway Company Limited*, organizada em 1897 com a denominação em homenagem à Princesa Leopoldina, resultou da incorporação de uma série de linhas e ramais, ficando também com a concessão da "The Rio de Janeiro Northern Railway".

A *Estrada de Ferro do Corcovado* — A 7 de janeiro de 1882 foi concedido o privilégio, no Rio de Janeiro, para a construção de uma estrada a vapor, do sistema cremalheira Riggembach (inventada pelo Engenheiro Nicolau Riggembach) entre a Rua Cosme Velho e o topo do Morro do Corcovado. Os concessionários foram os Engenheiros Francisco Pereira Passos e João Teixeira Soares, exigindo o Governo que fossem construídas quatro estações: uma no Cosme Velho, outra no cruzamento do caminho d'água da Carioca (Silvestre), outra em Paineiras e a outra junto do Alto do Corcovado. Os estudos tiveram início em 17 de janeiro do mesmo ano e o contrato, depois dos estudos e plantas apresentadas, assinado em 10 de junho. Os trabalhos foram iniciados em 9 de outubro de 1884. A primeira linha aberta ao público foi a do Cosme Velho à Paineiras; o segundo trecho Paineiras — Alto do Corcovado foi terminado e a linha toda inaugurada solenemente pelos Imperadores no dia 18 de julho de 1885, noticiando minuciosamente o acontecimento o *Jornal do Comércio*. Era a primeira estrada de ferro aberta no Brasil exclusivamente para fins turísticos. A 17 de outubro de 1887, a concessão foi transferida para o Engenheiro Joaquim Leite Ribeiro de Almeida Junior (Dec. nº 9.781); e, dois anos depois, pelo Termo de 3 de junho de 1889, passou a concessão para o inglês Frederick Henry Brady, que, por sua vez, quatorze dias depois, a transferiu para a *Companhia Ferro-Carril e Hotel Corcovado*, organizada por ele.

Entre as ferrovias que receberam favores do Governo, podemos citar: ⁶¹

— *Estrada de Ferro Mauá à Raiz da Serra* — concessão da província do Rio de Janeiro, de 27 de abril de 1852, isenta de favores financeiros.

— *Estrada de Ferro Recife a Palmares* — Concessão imperial de 7 de agosto de 1852, com garantia de 5% e promessa do Governo de Pernambuco de mais 2%, endossada pelo Governo Central, que acabou completando os 5%.

61. Virgílio — op. cit.

— *Estrada de Ferro Santos-Jundiaí* — Concessão imperial de 26 de abril de 1856. Garantia imperial e provincial de 7% paga até 1874, quando a renda foi superior à despesa, em mais de 8% do capital fixado, iniciando, então, a companhia a amortizar as prestações recebidas no exercício anterior.

— *Estrada de Ferro Paulista* — Legalmente organizada em 28 de novembro de 1868. A província de São Paulo garantia os juros de 7%, que foram dispensados a breve prazo em troca da desistência da província à restituição das quantias entregues.

— *Estrada de Ferro Paulista* — Legalmente organizada em 28 de novembro de 1872, com garantia imperial de 6% em uma parte da linha e provincial de 7% na outra.

— *Estrada de Ferro Oeste de Minas* — Concessão principal de 30 de abril de 1873, com a subvenção de 9.000\$000 por quilômetro de linha principal e 7% para o capital empregado na construção dos ramais e prolongamentos.

— *Estrada de Ferro de Minas-Rio de Janeiro* — Concessão da província de Minas de 22 de fevereiro de 1875, mediante garantia provincial de 4% e imperial de 3%.

— *Estrada de Ferro Bahia-Minas* — Cooperação da Província de Minas por lei de 25 de outubro de 1878, e da Bahia, lei de 28 de agosto de 1879; cada uma das quais concorreria com a subvenção de 9.000\$000 por quilômetro de estrada construída em seu território. A Companhia conseguiu depois substituir o auxílio mineiro por garantia de 7%.

Além desses favores do governo às companhias particulares somam-se os diversos modos de amparo financeiro às ferrovias oficiais, de propriedade do Estado ou das províncias.

Não foi pouco o que se fez, partindo-se do nada até alcançar-se a cifra de 8.486 quilômetros de tráfego em ferrovias, como informou Fernandes Pinheiro em 1889⁶²:

— Propriedade Nacional —	2.013 km
— Propriedade Provincial —	95 km
— Propriedade Particular — (c/Garantia do Governo Central)	2.585 km
— Propriedade Particular — (c/Garantia das Províncias)	1.552 km
— Propriedade sem Garantia —	2.241 km
Total	8.486 km

62. Fernandes Pinheiro — *Chemins de Fer dans le Bresil* — 1889.

5. CONCLUSÃO

É impossível, tratando-se dos Transportes, ignorar as *Tropas* e os *Tropeiros*, já descritos e homenageados por historiadores de nomeada, por terem exercido grande importância na nossa evolução histórica e econômica. Os *tropeiros* e os *mascates* levavam o progresso das cidades para o interior. Os *mascates*, vendendo aos fazendeiros e usineiros artigos finos, jóias, sedas e panos raros importados e outras comodidades das grandes cidades, como baixelas de prata e porcelana e finos cristais. Aos *tropeiros* se juntavam, para proteção, viajantes a cavalo, incorporando-se às tropas até atingir seu destino. A partir de 1750, avoluma-se o comércio de bestas de carga até declinar por volta de 1875, quando começam a ser implantadas as ferrovias. No meado do século dezoito haviam se oficializado as feiras de gado muar, cavalar e bovino⁶³ e, no Sul, a principal era a de Sorocaba. As tropas de muares, o cavalo e o carro de boi eram os únicos meios de transporte até o último quartel do século XIX, embora, até hoje, ainda sejam usados, o segundo e o último, em fazendas ainda não atingidas pelas rodovias que os automóveis percorrem velozmente.

Com os caminhos estreitos e íngremes do começo do Segundo Reinado, até o aparecimento das diligências e carruagens, era impossível usar outro meio de transporte, onde o café, desbastando florestas seculares, vinha substituí-las, arrastando atrás de si a erosão do solo que ameaça destruí-lo.⁶⁴

As serras alcantiladas do "Caminho Novo", como a do "Couto" fizeram dos seus desfiladeiros cemitérios de dezenas de milhares de muares, onde muitas bestas de sela e de cangalha quebraram pernas e pescoço, arrastando consigo a preciosa carga.⁶⁵

No entroncamento das vilas mais importantes, instalavam-se estabelecimentos — "Registros" ou "Barreiras", como nas cabeceiras da ponte de Paraibuna, que até hoje lá se encontram como marco de uma civilização que há muito foi sobrepujada por outra. Eram "Alfândegas Secas", órgãos arrecadadores do governo, geralmente, com quatro funcionários: um oficial do registro, um soldado, um provedor e um escravo, que fiscalizavam as bagagens dos viajantes evitando o extravio de valores e arrecadando os impostos sobre o número de cabeças de gado, carga de fazenda seca ou molhada; os dízimos, os direitos de passagem de rios por pontes ou balsas; e os da entrada de escravos.⁶⁶ Além disso, Saint

63. Paulo da Silveira Paranhos — "Tropeiros e Tropas" in Anais do Congresso de História da Independência do Brasil — IHGB — Vol. V, 1972, pág. 217.

64. A. de Taunay — *Pequena História do Café no Brasil* — Rio, DNC 1955.

65. Taunay — op. cit. "Correspondência de um correspondente do Barão de Vassouras".

66. Léa Quintierra Cortines Peixoto — *Principais Caminhos Fluminenses para as Minas Gerais* — Div. Obras Imp. Oficial-Niteroi, 1954, pág. 32/33.

COMISSÃO DE ESTUDOS
 DO
 SANEAMENTO DA BAIXADA
 DO
 ESTADO DO RIO DE JANEIRO

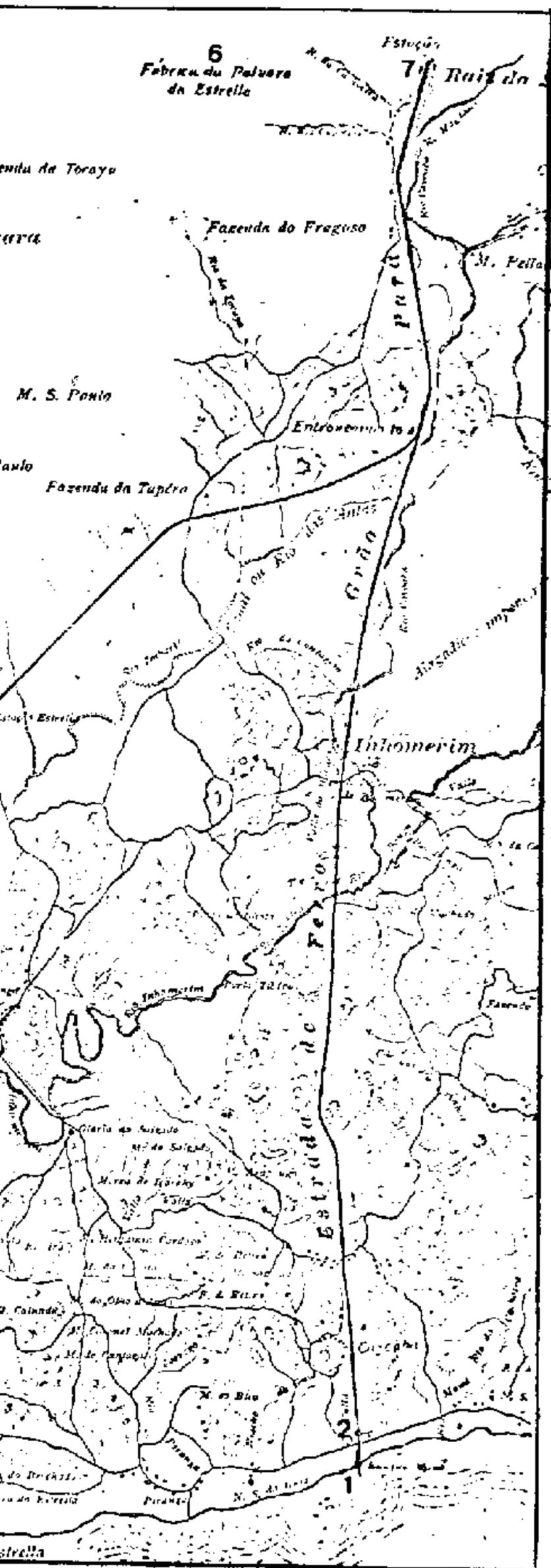
PLANTA GERAL
 DO
 LITTORAL DA BAHIA DO RIO DE JANEIRO

 ESCALA 1/50.000

1ª SECCÃO
 Petrópolis, 30 de Junho de 1896
 Marcellino Ramos da Silva,
 ENGENHEIRO CHEFE



Parte da planta, reduzida, mostrando o traçado da Estrada de Ferro de Mauá, denominada depois E.F. do Petrópolis (FPAP).



- 1 — Ponte da Estação Mauá para atracação dos navios da Companhia de Navegação INHOMIRIM-NITERÓI.
- 2 — Estação MAUÁ e INÍCIO DA ESTRADA DE FERRO MAUÁ, depois E. F. do GRÃO-PARÁ.
- 3 — ESTRADA DE FERRO DO NORTE unindo-se à de MAUÁ na estação de Entroncamento.
- 4 — PORTO DA ESTRELA E VILA DA ESTRELA
- 5 — FAZENDA SÃO PAULO onde nasceu o Duque de Caxias(atualmente só os alicerces)
- 6 — FÁBRICA DE PÓLVORA DA ESTRELA, antiga REAL FÁBRICA DE PÓLVORA DA LAGOA DE RODRIGO DE FREITAS transferida para esse local.
- 7 — ESTAÇÃO DA RAIZ DA SERRA. Desse local partem a antiga VARIANTE de Bernardo Proença, calçada no início do século XIX por Aureliano de Souza Coutinho (ainda com o calçamento), chamada "Caminho de Minas" ou "Estrada Velha da Estrella". Daí parte também a "Estrada Normal da Estrella" construída por Koehler.

do Norte e o da
prolongando-se até

Hilaire nos diz que havia fiscais postais que interditavam a remessa de cartas por particulares, evitando que o Correio Oficial fosse lesado.⁶⁷

Pandiá Calógeras anota que “se excetuarmos o recôncavo baiano, no qual a multiplicidade dos rios navegáveis facilita o emprego de verdadeiras esquadilhas de embarcações, o grande e quase único elemento de transporte utilizado foram os *muares*.”

“Com as *montadas*, percursos de seis a sete léguas (nas regiões acidentadas do Brasil Central) poderiam fazer-se durante semanas a fio, não havendo descuido com o lombo e os cascos, geralmente ferrados e com o forrageamento. Contrário, pois, do que se dá no Norte, onde o cavalo domina e corre mais ligeiro se desferrado; e ainda, em oposição com o Sul, no qual, na cochilha, a andadura é mais veloz e os animais de muda são de regra.

“Com os cargueiros, o escopo é outro. Não ultrapassam as marchas de três a quatro léguas por dia; o essencial é a resistência ao peso. . .”

“Cada lote contava sete, nove ou onze bestas; os de sete eram mais comuns na antiga Província do Rio de Janeiro; os de nove, em geral, caracterizavam a tropa mineira; e os de onze, a tropa goiana. Cada grupo de muares tinha a *madrinha* com seu cincerro que é ou um cavalo ou uma besta mais segura, a servir de guia na marcha e centros de reunião dos animais no apascentar noturno”. E mais adiante ainda aduz, tratando do *tropeiro*: “Hóspede nas fazendas, querido e ansiosamente esperado, trazia as novidades, aviava as encomendas femininas, geria interesses financeiros do chefe da casa. Todos igualmente lhe votavam amizade, até os escravos de estimação aos quais premiava os pequenos serviços.”⁶⁸

Calógeras ainda continua informando que, no fim de dois ou três dias, alongando-se a viagem, os animais se amadrinhavam em torno do “cincerro” facilitando a missão do tropeiro.

O *carro de boi* era usado na chapada, na zona do planalto, como meio de transporte, varando qualquer tipo de caminho. A carga, uma vez arrumada na “mesa” do veículo, não era mais mexida até o destino e sua proteção contra o sol e a chuva era o toldo de couro. As juntas de bois que o puxavam formavam-se com cinco a doze bois. E o “candieiro”, o menino que na frente o guiava, com pequena vara de ferrão, puxava os bois de guia pela “chifradeira” e os colocava na direção do caminho. O “carreiro” ia atrás, com ferrão maior, excitando as reses e não lhes permitindo descansar nem “amuar”. Não dependiam de ranchos para o descanso, como a tropa, insensíveis às intempéries e exigindo menos pessoal que as bestas, por não necessitarem retirar a carga, bas-

67. Auguste de Saint Hilaire — *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo* — 1822. Trad. Affonso de E. Taunay.

68. Pandiá Calógeras — “Transporte Archaicos” in “O Jornal” edição com. do bi-centenário do café.

tando desaparelhar os bois. E o "candieiro" e os "carreiro" se abrigavam debaixo da "mesa" onde se encontrava a carga toda arrumada e entolada. O "carro de boi" era transporte e rancho também; e às vezes os dois preferiam proteger-se sobre a carga e sob o toldo, melhor abrigo nos dias de chuva.

Dois interessantes manuscritos encontramos no Arquivo do Arsenal de Guerra da Corte, hoje o Arquivo Nacional nos quais o almoxarife da Real Fábrica de Ipanema, Francisco Cândido Sagalerna, comunica ao Governo de São Paulo, ao qual a fábrica estava subordinada, ter enviado granadas e metralhas ao almoxarife da Vila de Santos, transportadas pelo tropeiro Francisco Gonçalves de Oliveira, em vinte e quatro bestas e o "conhecimento" do Comandante João José Ribeiro, da sumaca "Flor do Brasil"; indicando os meios de transporte daquela época (1837) — tropas em terra e sumaca no mar e rios.⁶⁹

Vários Planos de Viação foram apresentados, no Segundo Reinado, e, entre eles, podemos citar: o de *Cristiano Ottoni*, em 1858, defendendo a necessidade urgente de um Plano Geral de Viação do qual fizesse parte a ligação do Brasil com o Paraguai e a Guiana Francesa. Era idéia avançada para a época, mas a Guerra do Paraguai, algum tempo depois, assinalou a urgência da implantação de uma rede de estradas interligando, pelo menos, as principais províncias com a Corte. Basta aduzir que a expedição saída de São Paulo, para expulsar o invasor de Mato Grosso, levou mais de um ano para atingir Nioaque, numa marcha penosa, através de um sertão inhóspito, que lhe consumiu metade do efetivo. A única via de transporte existente, entre a Corte e Mato Grosso, na época, era a dos Rios Paraná e Paraguai passando por Buenos Aires e Assunção. E, nessa mesma época, as dificuldades de comunicação eram tão grandes que o Ministro da Guerra, Visconde de Camamu, em relatório à Assembléia Legislativa, reclamava, das autoridades de Mato Grosso, a falta de notícias sobre os acontecimentos, declarando: "o que sabemos consta de cartas particulares; e, do movimento, o ponto em que se acham as forças organizadas na capital da província, nada tem ao certo chegado ao conhecimento do Governo, sendo atrasada a correspondência recebida."⁷⁰

Em 1869, o Engenheiro militar *Eduardo José de Moraes* apresentou o Plano de Navegação Interior do Brasil; em 1874, o Engenheiro *Ramos de Queiroz*, o Plano Ferroviário, com vários troncos: um ligando a Cidade de Canavieiras à de Mato Grosso que seria a "Artéria Central", passando por Goiás e Cuiabá; outra ferrovia uniria a Cidade de Salvador à de São Luís, com ramificações para Fortaleza, Natal, Paraíba, Recife

69. F. P. Azevedo Pondé — *Manuscritos da Casa do Trem* — Editora Xerox — 1972, pág. 191, 2.

70. Relatório do Ministro da Guerra de 1865.

e Maceió; no Sul, outra estabeleceria ligação entre Porto Alegre e Corumbá, passando por Miranda e outra entre Porto Alegre e Uruguaiana. Curitiba seria unida ao tronco Porto Alegre-Corumbá; outro tronco estabeleceria ligação ferroviária entre a Corte e São Paulo e entre a Corte e Pirapora, passando por Belo Horizonte; e a esse tronco ligar-se-ia o ramal que partiria de Vitória. Vias fluviais uniriam a "Artéria Central" ao tronco Porto Alegre-Corumbá; e Salvador a Urubu. No mesmo ano de 1874, o grande Engenheiro *André Rebouças* apresenta também um Plano Misto Ferroviário e Fluvial, pretendendo articular as duas vertentes do continente.

Em 1881, aparece o Plano Ferroviário-Fluvial do Engenheiro *Honório Bicalho*, resultante da análise de dezesseis outros mandados estudar pelo Imperador, por uma Comissão da qual faziam parte o Visconde do Rio Branco, Bemepaire Rohan, Buarque de Macedo e Honório Bicalho. Consistia de um sistema misto ferroviário-fluvial, traçando uma linha férrea do Rio de Janeiro até Pirapora, interligando-a à margem do Rio São Francisco; outra de São Paulo à barranca do Rio Paraná, em Jupiá; outra, partindo de Porto Alegre, cruzando o Rio Paraná em Guaíra e rumando para Corumbá para entrosar-se depois com a navegação do Rio Paraguai. Essas dois últimos troncos se ligariam também através do trecho navegável do Rio Paraná, entre Guaíra e Jupiá. Além dessas ferrovias, outras eram previstas no Nordeste e no Norte. Em 1882, o Engenheiro *Oliveira Bulhões* propôs a construção de uma via férrea entre as Cidades do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Pirapora, Goiás, Cuiabá, Mato Grosso e um pouco além dessa cidade; outro de Salvador a Caxias, passando por Juazeiro e Teresina, e continuando, por via fluvial, até São Luís. E de Goiás a Guaíra e a Belém por uma via entrecortada de trechos fluviais e ferroviários. Da Cidade do Rio de Janeiro, partiria outra ferrovia ligando-a a São Paulo, Santa Maria, Porto Alegre e Rio Grande. Em 1887, já no ocaso do Segundo Reinado, o Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, deputado Rodrigo Augusto da Silva, apresentou também um Plano Geral de Viação.⁷¹

No Segundo Reinado, dois homens avultam e se agigantam no cenário nacional do Transporte. *Julio Frederico Koehler*, que inicia a época rodoviária com a construção da *Estrada Normal de Estrela* que depois foi ligada à "União e Indústria", feita por Mariano Procópio, comunicando Juiz de Fora à Raiz da Serra; e que Agassiz a considerou uma das melhores do mundo, elogiando os engenheiros (e entre eles Koehler) o seu idealizador, o macadame, o sistema de mudas em estações confortáveis e as diligências.

O outro — *Irineu Evangelista de Souza*, que teve a coragem de, com alguns amigos, assumir a responsabilidade de construir a primeira

71. General Meira Mattos — *Brasil — Geopolítica e Destino* — Bibliex co edição com José Olimpio editora — 1975

ferrovia do Brasil — a linha de Mauá à Raiz da Serra, trecho inicial que um dia iria atingir os vales de Minas. E isso tudo sem garantia de juros. A 30 de abril de 1854, a “baroneza” apitava no descampado da várzea, fazendo reboar seu silvo pelos alcantis da Serra do Frade.

Para terminar, vale a pena transcrever aqui a carta abaixo, escrita em 1877, pelo Engenheiro Joaquim Galdino Pimentel ao Dr. Ferreira Viana, sobre as sociedades anônimas de estradas de ferro.

“Exmo. Sr. Dr.
Ferreira Viana

Li com toda a atenção o projecto de lei, relativo às companhias anonymas de estradas de ferro no Brazil, apresentado por V. Excia. à Camara dos Srs. Deputados, em 20 do mez próximo findo, e bem assim o luminoso discurso com que V. Excia. o fundamentou.

Com esse importante projecto, fructo de profundos estudos e de uma vasta intelligencia que tudo previo e auscultou, resolveu V. Excia. o grande problema econômico de poderem as companhias anonymas de estradas de ferro levantar os capitais de que carecerem, independentemente de garantia do Estado.

Firmou, portanto, V. Excia. o crédito dessas Companhias e fez, deste modo, desaparecerem os obstáculos que se têm opposto, até hoje, ao andamento das nossas vias férreas.

Digne-se V. Excia. de aceitar as minhas felicitações por tão relevante serviço prestado ao paiz.

Tenho a honra de ser, com a mais distinta consideração.

De V. Excia.

Admirador e reverente criado.

Joaquim Galdino Pimentel
Engenheiro Civil

Rio de Janeiro, 26 de maio de 1877.”⁷²

72. Col Ferreira Vianna — IHGB — Doc. 19 — Lote 508.

O IMPERADOR D. PEDRO II NO MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

HERCULANO GOMES MATHIAS
Chefe da Divisão de Documentação e Divulgação

Comemorou-se este ano, no dia 2 de dezembro, o Sesquicentenário de nascimento do Imperador D. Pedro II.

O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, a exemplo do que ocorreu em 1972 — 150 anos da Independência do Brasil — colocou-se, mais uma vez, à frente das Instituições incumbidas da elaboração de um programa especial destinado a reverenciar a memória de nosso último monarca.

Desta forma sua Comissão de Pesquisas e Estudos Históricos aprovou um plano que continha, entre outras sugestões, o seguinte:

- I — Ciclo de conferências, a cargo de sócios do Instituto;
- II — Congresso de História, de âmbito internacional, dedicado à apreciação do Segundo Reinado;
- III — Publicação, na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, a mais antiga em circulação no país, de artigos sobre D. Pedro II e sua época;
- IV — Cunhagem de medalha comemorativa, a cargo da Casa da Moeda;
- V — Emissão de selos postais, pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos;
- VI — Grande Exposição no Museu Nacional (antigo Paço de São Cristóvão e local de nascimento de D. Pedro II), com a cooperação dos principais museus brasileiros e de colecionadores.

D. Pedro II recebeu, ao ser batizado, um extenso nome: D. Pedro II, de Alcântara João Carlos Leopoldo Salvador Bibiano Francisco Xavier de Paula Leocádio Miguel Gabriel Rafael Gonzaga, de Bragança e Habsburgo. Era filho de D. Pedro I, Imperador do Brasil e de sua esposa, a Imperatriz D. Maria Leopoldina Josefa Carolina.

Nascido em 2 de dezembro de 1825, foi reconhecido como herdeiro do trono no dia 2 de agosto do ano seguinte. Quatro meses depois, a 11 de dezembro, falecia a mãe.

No dia 7 de abril de 1831 o agravamento da situação política no Rio de Janeiro teve como consequência a abdicação de D. Pedro I em favor de seu filho. O novo soberano contava, apenas, cinco anos de idade. Seguiu-se, então, o período das Regências, que durou até 23 de julho de 1840. Nesta data decretou-se a Maioridade do jovem monarca que assumiu imediatamente o governo do país.

Casou-se, em 1843, aos dezessete anos, com D. Teresa Cristina Maria, irmã do Rei Fernando, das Duas Sicílias.

O Segundo Reinado estendeu-se até o dia 15 de novembro de 1889, quando se deu a proclamação da República. Na madrugada de 17 desse mês partia o Imperador deposto para o exílio na Europa, acompanhado pela família e alguns amigos.

Demorou-se algum tempo em Portugal onde faleceu, na Cidade do Porto, a 28 de dezembro, pouco depois da chegada a esse país, a Imperatriz D. Teresa Cristina.

D. Pedro, após as exéquias de sua esposa, cujo corpo foi depositado no Panteon dos Braganças, na igreja de São Vicente de Fora, em Lisboa, seguiu para a França residindo em vários locais até o dia 5 de dezembro de 1891, data de seu falecimento, no Hotel Bedford, em Paris.

O governo francês prestou excepcionais homenagens fúnebres ao nosso ex-Imperador. Como a família imperial tivesse sido banida do Brasil, por determinação do Governo Provisório chefiado pelo Marechal Deodoro da Fonseca, os restos mortais do monarca tiveram o mesmo destino dos da Imperatriz, permanecendo em São Vicente de Fora até os últimos dias de 1920, quando, revogada pelo Presidente Epitácio Pessoa a decisão governamental, foram removidos para a Cidade do Rio de Janeiro onde chegaram a 8 de janeiro do ano seguinte.

Hoje a catedral da Cidade de Petrópolis abriga, além dos despojos do Imperador e da Imperatriz, os da Princesa Isabel, herdeira do trono e de seu marido, o Conde d'Eu, trasladados da França há poucos anos.

Extinto o regime monárquico no Brasil, em novembro de 1889, os bens, incluindo milhares de documentos, pertencentes à família imperial sofreram uma lamentável dispersão, iniciada pela série de leilões que, a partir de 8 de agosto de 1890 só terminariam a 5 de dezembro do mesmo ano, compreendendo, por determinação judicial, lotes de peças de variada natureza, carruagens, animais e diversos prédios localizados na Cidade do Rio de Janeiro.

D. Pedro, ao embarcar, levava em sua bagagem muitos objetos recolhidos às pressas, dado o prazo exíguo de que dispôs para deixar o país. Mais tarde, depois da morte da Imperatriz, o inventário a que se procedeu, é que determinaria o retalhamento do patrimônio do casal. O recolhimento de grande quantidade de objetos e documentos de propriedade do Monarca sofreu, assim, algumas vicissitudes, embora uma parte tivesse sido reunida no Castelo d'Eu onde viveriam, mais tarde, a Princesa Isabel, o Conde d'Eu e seus filhos.

O arquivo particular de D. Pedro II esteve até 1902 em Petrópolis. Ainda em vida doara o Imperador seus livros à Biblioteca Nacional e ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Os objetos de maior estimação, incluindo numerosos quadros históricos e de família, tinham sido enviados para a Europa por determinação de D. Pedro.

Várias instituições culturais brasileiras conservam, atualmente, em seus acervos, significativa quantidade de objetos de uso pessoal ou oficial de D. Pedro II e de sua família. O Museu Imperial, em Petrópolis; o Museu Mariano Procópio, em Juiz de Fora e o Museu Histórico Nacional, no Rio de Janeiro, encontram-se em situação privilegiada a esse respeito. Através de inúmeras doações e, também, de aquisição em leilões ou diretamente de particulares, tornou-se possível reaver um número apreciável de peças que guarneciam as dependências dos Paços de São Cristóvão (Quinta da Boa Vista), da Cidade (atual Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, na Praça 15 de novembro) e dos palácios da Princesa Isabel (Palácio Guanabara), do Duque de Saxe e da residência de verão, em Petrópolis, hoje sede do Museu Imperial, na antiga fazenda do Córrego Seco.

Os descendentes de D. Pedro II, principalmente seu bisneto D. Pedro Gastão, ainda conservam em seu poder, objetos diversos, tais como peças de mobiliário, quadro a óleo, louça, fotografias, litografias, gravuras, além de documentos valiosíssimos. Em Portugal, D. Teresa, irmã de D. Pedro Gastão, guarda carinhosamente, em sua residência perto de Lisboa, algumas relíquias de seu glorioso antepassado. Em vários museus e palácios europeus também é possível localizar peças relacionadas diretamente com a pessoa ou a família de nosso último monarca.

A documentação de época, manuscrita ou impressa, ligada às atividades do Imperador, no exercício de suas funções ou em caráter particular, sofreu igual processo de dispersão. Além dos museus mencionados, a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, o Arquivo Nacional, o Museu Paulista e outras instituições culturais brasileiras possuem, em suas coleções, apreciável quantidade de papéis de grande valor para o estudo do período imperial brasileiro. Colecionadores concorrem, nessa área, com os poderes públicos, juntando documentos escritos por D. Pedro, D. Teresa Cristina, Princesa Isabel, Conde d'Eu e outros membros da família do monarca. O historiador Tobias Monteiro legou à Biblioteca Nacional e ao Museu Imperial notável quantidade de manuscritos, alguns dos quais de caráter estritamente confidencial. Um descendente da Condessa de Barral não hesitou em doar ao Museu Imperial, em Petrópolis, as cartas escritas por D. Pedro àquela titular e que logo provocaram grande curiosidade, sobretudo depois da publicação dos livros escritos a respeito por Alcindo Sodrê, Raimundo Magalhães Júnior e Mozart Monteiro.

O Museu Histórico Nacional, fundado no Rio de Janeiro em 1922, e que teve como seu primeiro diretor Gustavo Barroso, tornou-se, ao passar dos anos, depositário de muitos objetos e documentos relacionados com D. Pedro II e sua família. Com a criação do Museu Imperial, por

Decreto de 29 de março de 1940, viu-se, contudo, desfalcado de algumas das mais preciosas relíquias do Segundo Reinado, transferidas para a nova Instituição, tais como o manto imperial, ornamentado com papos de galo-da-serra; o cetro desmontável, usado por D. Pedro II; o quadro a óleo de D. Pedro I, pintado por Manuel de Araújo Porto Alegre; o telefone de uso pessoal do soberano, instalado na fazenda de Santa Cruz; o selim em que o nosso último monarca aprendeu a montar e dois de seus fardões — um de Generalíssimo e o segundo, de Almirante.

Para compensar a transferência dessas peças houve a incorporação, mediante doações ou compra, de grande número de objetos que hoje se encontram, em sua maior parte, expostos no chamado Circuito Histórico.

Não caberia, evidentemente, neste artigo, a enumeração completa de todas as peças imperiais existentes, atualmente, na Casa do Brasil. Assinalaremos apenas, aquelas que têm provocado maior interesse da parte dos visitantes e dos estudiosos de nosso passado.

Dois coches de gala, um dos quais de uso do Imperador e o segundo, da Imperatriz. A carruagem de serviço da Casa Imperial que conduziu os soberanos na tarde de 15 de novembro, ao chegarem de Petrópolis, da estação da estrada de ferro na Praia Formosa até o Paço da Cidade.

Dois tronos, o do Senado, ocupado por D. Pedro II durante as sessões solenes de abertura e encerramento das legislaturas e de onde lia as Falas do Trono, e o da sala das sessões do Supremo Tribunal de Justiça Militar, que costumava freqüentar periodicamente.

Três espadas do Imperador, entre elas a que usou, por ocasião da rendição da Vila de Uruguaiana aos Exércitos aliados, em setembro de 1865, durante a campanha militar contra o Paraguai. Desta mesma ocasião, o Museu Histórico Nacional possui o quepe e o poncho de D. Pedro II, além da sela e dos arreios do cavalo que montava. Ainda ligado a esse episódio, destaca-se, numa das salas do Museu, o modelo em gesso da imponente estátua eqüestre, da autoria de Chaves Pinheiro, representando o monarca naquela localidade. Como é fato notório, a estátua não chegou a ser fundida e a importância arrecadada foi empregada na construção de escolas públicas na Cidade do Rio de Janeiro.

Como objetos pessoais, pertencem ao acervo do Museu Histórico Nacional 1 relógio de bolso, 1 chapéu armado, 1 cartola, acompanhado do respectivo estojo e um par de botinas usados durante as suas viagens ao exterior.

Do mobiliário e objetos diversos dos palácios, merecem especial destaque: o precioso grupo, composto de 14 peças, em madeira de teca, ricamente entalhadas, proveniente do Paço de São Cristóvão; os serviços de cristal baccarat, os de porcelana, consolo e espelhos de parede, piano e consolo do Paço de São Cristóvão, jarras de Saxe com as efígies do Imperador e de sua mulher por ocasião de seu casamento, castiçais, serviço de caça (em porcelana azul), tinteiro, caixa de rapé, porta cartões e o piano de cauda de uso da Imperatriz D. Teresa Cristina.

Uma estátua de bronze, da autoria de Chaves Pinheiro, uma herma de gesso, feita por José da Silva Santos e uma curiosa moldagem em bronze, da mão direita de D. Pedro II, aos quinze anos de idade, poucos meses depois de haver completado a maioridade, fazem parte do salão dedicado ao Segundo Reinado.

Do vapor *Alagoas*, que conduziu a família imperial ao exílio, em novembro de 1889, possui o Museu Histórico a roda do leme, um banco do convés, um relógio do salão de repouso e uma cadeira de uso do Imperador, e, dos aposentos ocupados no Hotel Bedford, em Paris, onde faleceu, em 5 de dezembro de 1891, 2 poltronas, 1 espelho e 1 fotografia ampliada.

Três notáveis quadros a óleo enriquecem o acervo do Museu: o estudo para a cena da Coroação, executado mais tarde — inacabado — por Manuel de Araújo Porto Alegre e que hoje se encontra no Salão Nobre do novo prédio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro; o bellissimo quadro do pintor italiano Eduardo De Martino, representando a chegada ao Rio de Janeiro da divisão naval brasileira que, partindo de Nápoles, conduziu no navio *Constituição* a Imperatriz Teresa Cristina por ocasião do casamento com D. Pedro II e a grande tela *O Advento da República (Baile da Ilha Fiscal)*, da autoria de Aurélio de Figueiredo, irmão do famoso Pedro Américo.

Os retratos do Imperador, exceção feita do esplêndido trabalho de Batista da Costa, só incorporado às coleções do Museu Histórico Nacional em 1960, foram objeto do excelente artigo *D. Pedro II através de sua Iconografia*, escrito por D. Jenny Dreyfus e publicado no volume nº IV dos *Anais do Museu Histórico Nacional*. Nesse trabalho estão relacionados nada menos de 17 quadros a óleo, representando o Imperador em diversas fases de sua vida, a começar pela época da Maioridade. Infelizmente não se tornou possível completar, até hoje, a identificação da autoria de todos eles, inclusive de alguns que apresentam notável acabamento artístico. Os trabalhos assinados pertencem a Correia Lima (1849), Meneses, François René Moreaux, 2 de Poluceno Silva Manuel (1859 e 1862), Jules Le Chevrel — D. Pedro II em trajes majestáticos (1862), Delfim Câmara (1875), Augusto Petit, Vicente Pereira Mallio (1885) e Novak Spayni. O quadro de autoria de João Batista da Costa, a que já nos referimos, deve ter sido pintado depois do falecimento do monarca.

A Divisão de Documentação e Divulgação é o setor do Museu Histórico Nacional onde estão guardados documentos manuscritos e impressos e, também, fotografias, desenhos, litografias e gravuras.

Entre os originais do próprio punho do Imperador se encontram, desde vários exercícios de caligrafia, dos anos de 1835 e 1837, até uma folha de papel, logo inutilizada, onde começou a copiar a resposta à intimação que lhe foi entregue pelo Governo Provisório da República, na tarde de 16 de novembro de 1889, para que deixasse o país, com

toda a sua família no prazo de vinte e quatro horas. O manuscrito completo, do qual o Museu possui uma cópia fotográfica, encontra-se em poder da Fundação Casa de Rui Barbosa.

Versos, escritos a lápis no navio *Congo*, por ocasião do regresso da terceira viagem à Europa, e uma cópia, também do monarca, do soneto que havia feito quando do falecimento de seu filho D. Afonso, em 1847, incluem-se na coleção do Museu Histórico Nacional, bem como algumas dezenas dos famosos bilhetes dirigidos a seus ministros ou amigos, entre os quais o Visconde de São Vicente (mais tarde Marquês), Paulino José Soares de Sousa, Visconde de Sinimbu, Barão de Capanema e várias cartas dirigidas ao Barão de Nogueira da Gama (futuro Visconde) e a seu filho, José Calmon do Vale Nogueira da Gama, administrador da residência de verão em Petrópolis (atual Museu Imperial), ao seu cunhado Príncipe de Joinville e ao maestro Antônio Carlos Gomes. Importante grupo de documentos se refere à correspondência trocada com José Calmon do Vale Nogueira da Gama, relacionada com as providências a tomar quando do falecimento da Imperatriz Teresa Cristina, incluindo-se uma cópia autenticada da procuração passada por D. Pedro II, Conde d'Eu e Princesa Isabel ao Dr. José da Silva Costa, para representá-los no inventário e partilha dos bens da esposa do monarca. Também fazem parte do acervo guardado no Museu Histórico convites para as cerimônias da coroação do Imperador, expedidos em 22 de junho de 1841, para o baile da coroação e, em contraste, para as exéquias solenes, em Paris, no dia 9 de dezembro de 1891. Dessa mesma data é o discurso impresso, escrito por M. Daubrée, membro da Academia de Ciências da França, para ser lido durante a cerimônia fúnebre, e que não pôde ser feito devido à demora excessiva das excepcionais homenagens militares prestadas pelo governo francês ao falecido monarca.

Na parte iconográfica estão catalogadas 71 peças, incluindo fotografias, litografias, gravuras e 1 desenho a bico de pena. 7 dessas fotos foram tiradas na câmara ardente armada no Hotel Bedford, em Paris, após o falecimento de D. Pedro II.

Ainda na Divisão de Documentação se encontram 29 livros que faziam parte da biblioteca de Imperador no Paço de São Cristóvão, alguns dos quais ricamente encadernados e ostentando as armas imperiais. Destacam-se, nesse grupo, a *Constituição Política do Império do Brasil*, edição de 1861, de uso pessoal do monarca; o manuscrito bilíngüe das *Doze Horas em Diligência*, de R. H. Klumb, com dedicatória à Imperatriz. Iguamente dedicada a D. Teresa Cristina, a tradução, também em manuscrito, da *Confederação dos Tamoios*, de Domingos José Gonçalves de Magalhães, feita por Ricardo Geroni. 2 álbuns de fotografias, pertencentes à família imperial, com os retratos de estadistas de diversos países, estão incluídos entre os volumes procedentes do Paço da Boa Vista.

A biblioteca do Museu contém apreciável quantidade de obras sobre o Imperador e o Segundo Reinado, incluindo-se vários folhetos raros, como o dos *Sonetos do Exílio*, publicado na França em 1898.

Na Divisão de Numismática, que possui a maior coleção de moedas brasileiras, encontram-se, praticamente, todas as que foram cunhadas com a efígie de D. Pedro II, não só durante o seu Reinado como depois. Das medalhas comemorativas se encontram preciosos exemplares da Maioridade; da Coroação; do Casamento; da morte do Príncipe D. Afonso; da viagem do Imperador ao Norte, em 1859; da inauguração da estátua eqüestre do Imperador D. Pedro I, no Rio de Janeiro, em 1862; do regresso do Imperador, após assistir à rendição de Uruguaiana, em setembro de 1865; da chegada ao Brasil, depois das viagens que fez à Europa, em 1872 e 1888; homenagem a D. Pedro no exílio, em Portugal; inauguração de sua estátua, em Petrópolis, no ano de 1911; e da revogação do banimento da Família Imperial, em 1920.

Finalmente, é preciso assinalar que nos *Anais do Museu Histórico Nacional*, já com 25 volumes publicados, encontram-se numerosos artigos, em que os autores estudaram vários aspectos da vida e da época do Imperador D. Pedro II.

ARQUIVO DO MUSEU HISTÓRICO NACIONAL DOCUMENTAÇÃO SOBRE D. PEDRO II

- 1 — Carta ao Cardeal Bofondi agradecendo os votos de Feliz Natal.
Rio — 3.11.1860
- 2 — Idem, ao Cardeal L. Nina
Rio — 17.6.1880
- 3 — Idem, ao Cardeal L. Nina
Rio — 18.6.1881
- 4 — Idem, ao Cardeal Marini
Rio — 16.4.1852
- 5 — Idem, ao Cardeal Vanniccebli
Rio — 30.11.1858
- 6 — Cantata — da autoria de Antônio José Nunes Garcia, no dia da chegada de SS.MM. após a viagem ao norte do País. 1861
- 7 — Coleção de todos os jornais editados na Cidade do Rio de Janeiro do dia 2 de dezembro de 1925 — Centenário de nascimento de D. Pedro II — com suplementos especiais.
- 8 — Discurso de Simões da Silva, na Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro — 2.12.1925 — Centenário de nascimento de D. Pedro II.
- 9 — Mapa dos donativos feitos pelo Imperador a diversas instituições, durante sua viagem ao norte do Brasil — de 1º de outubro de 1859 a 11 de fevereiro de 1860.

- 10 — Cartão-convite para as exéquias de S.M. o Imperador do Brasil. Paris, 9.12.1891
- 11 — Convite para o Baile da Coroação de D. Pedro II. Endereçado a João Álvares de Sousa Coutinho, Paço da Cidade, 24.7.1841.
- 12 — Versos — em francês — do comandante do navio CONGO, com a tradução, a lápis, feita pelo Imperador. 19.8.1888.
- 13 — Coroação de D. Pedro II. Notificação a Francisco de Paula Sousa — 22.6.1841 — convidando-o a tomar parte no préstito de S. Majestade até a Capela Imperial.
- 14 — Diagrama Genealógico de D. Pedro II.
- 15 — Telegrama dirigido a Carlos Gomes, felicitando o compositor pelo êxito da estréia da ópera CONDOR, no Scala de Milão.
- 16 — Exercício de caligrafia, assinado por D. Pedro II. 1835 (?)
- 17 — Bilhete ao Barão de Capanema. 9.5.1871
- 18 — Bilhete ao Visconde de São Vicente. 10.12.1870
- 19 — " " " " " " . 1.11.1870
- 20 — Bilhete a Paulino José Soares de Sousa. 16.5.1870
- 21 — Bilhete ao Visconde de Sinimbu. 17.4.1879
- 22 — Exercício de rimas feito a bordo do vapor CONGO, durante o regresso ao Brasil, em agosto de 1888.
- 23 — Exercício de caligrafia. 1835
- 24 — Fac-símile de manuscrito (recomendações políticas feitas antes de seu embarque para a Europa, em 1871). Oferta de D. Pedro Gastão.
- 25 — Carta a D. Pedro II, por Múcio Teixeira, manifestando sua satisfação por saber que o Imperador nada sofrera no atentado de que fora vítima no dia 15 de julho de 1889.
- 26 — Telegrama de D. Pedro II a José Calmon Nogueira Vale da Gama sobre o atentado de 15 de julho de 1889.
- 27 — Bilhete ao Visconde de Sinimbu. 5.1.1880
- 28 — Carta-circular sobre a obtenção de fundos para as obras do Hospital sob a invocação de Santa Teresa. Fevereiro de 1856.
- 29 — Folheto com o relato do comandante do navio que conduziu D. Pedro II à Europa em 1887.
- 30 — Bilhete ao Visconde de Sinimbu. 11 de fevereiro de 1879.
- 31 — " " " " " " . 5 de janeiro de 1879.
- 32 — Bilhete ao Visconde de São Vicente. 14.12.1870
- 33 — " " " " " " . 8.10.1870

- 34 — " " " " " " . 7.10.1870
- 35 — " " " " " " . 22.10.1870
- 36 — " " " " " " . 29.10.1870
- 37 — " " Visconde de Sinimbu. 11.6.1879
- 38 — Máximas de Fénelon copiadas pelo Imperador. 25.11.1837.
- 39 — Carta ao Príncipe de Joinville. Recomenda o portador, adido à legação imperial em Londres. 11.10.1847.
- 40 — Carta a — ilegível — Recomenda o Professor Sousa Pitanga, da Escola Politécnica do Rio, que vai estudar física matemática em Paris. 14.8.1875.
- 41 — Carta ao maestro Carlos Gomes elogiando o hino composto para a Exposição de Philadelphia. Nova York — 10.7.1876
- 42 — Alegoria de exaltação ao Decreto da Maioridade de D. Pedro II. Gravura de Luís Aleixo Boulanger. 1840.
- 43 — Bilhete a Paulino José Soares de Sousa. 5.5.1870.
- 44 — Ofício de Luís Alves de Lima, Presidente da Província do Maranhão, comunicando a maioridade do Imperador. Dirigido à Câmara da Vila de Guimarães. 27.8-1840.
- 45 — Bilhete ao Barão de Nogueira da Gama, Mordomo do Palácio Imperial, remetendo papéis referentes ao legado deixado pela ex-Imperatriz D. Amélia a D. Pedro II. 1873. Manuscrito a lápis.
- 46 — Bilhete endereçado, em 24 de fevereiro de 1873, a D. Pedro II, pelo Barão de Nogueira da Gama, noticiando-o das disposições testamentárias do legado da ex-Imperatriz D. Amélia.
- 47 — Carta ao Barão de Japurá, em Lisboa, remetida pelo Barão de Nogueira da Gama, declarando que o Imperador já está a par das disposições testamentárias do legado da Ex-Imperatriz D. Amélia.
- 48 — Carta ao Barão de Nogueira da Gama. Damasco, 17.9.1876.
- 49 — Bilhete ao Barão de Nogueira da Gama. 24.5.1878.
- 50 — Bilhete remetido pelo Barão de Nogueira da Gama. 8.2.1883.
- 51 — Bilhete remetido ao Barão de Nogueira da Gama. 29.8.1884.
- 52 — Rascunho de uma carta remetida ao Diário do Brasil pelo Barão de Nogueira da Gama, com anotações de D. Pedro II para serem acrescentadas à carta. 29.8.1884.
- 53 — Pública Forma da procuração passada pelo Imperador D. Pedro II nomeando-o para o lugar de Superintendente da Imperial Fazenda de Petrópolis, com o vencimento anual de cinco contos de réis. 3.11.1888.
- 54 — Certidão da Procuração passada pelo Imperador, em 17 de novembro de 1889, em favor de José Calmon Nogueira da Gama,

- constituindo-o seu procurador em todos os assuntos relacionados com a Fazenda de Petrópolis. Reconhecimento da procuração por parte do Governo Provisório .
- 55 — Poesia de F. C. Vasques — *15 de Julho!* — relativa à tentativa de Adriano do Vale contra a vida do Imperador D. Pedro II. 15.7.1889.
Dedicada ao Imperador.
- 56 — Documentos referentes à recusa da aceitação da quantia de cinco mil contos de réis concedida pelo Governo Provisório à Família Imperial, ao partir para o exílio, em novembro de 1889; e ao falecimento de D. Teresa Cristina.
- a) Cópia da carta escrita por D. Pedro II ao Visconde de Nogueira da Gama para que, em seu nome, recuse a doação feita pelo Governo Provisório. Encaminhamento ao Governo Provisório em 26.12.1889.
- b) Cópia do telegrama enviado a D. Pedro II, na Cidade do Porto comunicando que “somente hoje 26 recebi sua carta 29 de novembro São Vicente. Participei governo”.
- c) Recibo relativo ao telegrama acima.
- d) Telegrama de D. Pedro II a José Calmon — “Obrigado Coração” — referente aos pêsames pelo falecimento da ex-Imperatriz D. Teresa Cristina. Entregue em Petrópolis — 31.12.1889.
- 57 — Cópia de telegrama enviado por José Calmon ao Conde de Mota-Maia, sobre levantamento de recursos para atender às despesas da manutenção de D. Pedro II no exílio (Cannes). Sem data.
- 58 — Cópia de telegrama a D. Pedro II — no exílio — pedindo confirmação dos poderes constantes da procuração que tem seu poder. José Calmon. Sem data.
- 59 — Procuração (cópia) passada por D. Pedro II, Conde d'Eu e D. Isabel, ao Dr. José da Silva Costa para representá-los no inventário e partilha — em consequência do falecimento de D. Teresa Cristina. Data da procuração — 9.1.1890.
- 60 — Bilhete ao Visconde de Nogueira da Gama por D. Pedro II. Sem data. Deseja saber se “nada aconteceu aos passageiros do *Boyne*, *Bartholeyns* e Dr. Catão”.
- 61 — Bilhete a D. Pedro II, de José Calmon Nogueira Vale da Gama — 1º de julho de 1880. Oferta de “um bom camarote” feita pelo ator Furtado Coelho, proprietário do Teatro Lucinda.
- 62 — Saudação a SS.MM.II. por ocasião de seu feliz regresso a esta Corte e Império. Por Manuel Afonso da Silva Lima. 42 versos. Impresso. Fevereiro de 1860.

- 63 — Poesia, sem indicação de autoria, dedicada ao Imperador D. Pedro II, quando de sua visita a Portugal, em 1888.
- 64 — Exemplar do ECHO AMERICANO, editado em Londres, consagrado ao aniversário do Imperador D. Pedro II, em 2.12.1871.
- 65 — Cópia autógrafa — do soneto feito pelo Imperador D. Pedro II, por ocasião da morte de seu filho, o Príncipe D. Afonso, em 1847. Cópia feita por D. Pedro em 7 de setembro de 1888.
- 66 — Homenagem prestada ao Imperador pelos membros da Associação Francesa para o Progresso das Ciências. Sem data. Signatários — Jean Louis Armand de Quatrefages de Bréau (presidente); Pierre Émile Levasseur (secretário geral); G. Masson (Editor de Paris); Charles Adolphe Wurz (vice-presidente); Aimé Laussedat (Vice-secretário geral) e Charles Friedel (arquivista).
- 67 — Discurso de M. Daubrée, membro da Academia das Ciências de França — que deveria ter sido proferido durante a cerimônia das exéquias do Imperador, em Paris, no dia 9.12.1891 — Impresso pelo Instituto de França.

Iconografia de D. Pedro II

Arquivo do M.H.N

- 1 — Retrato — Fotografia, em companhia de: Dona Teresa Cristina, Conde de Mota-Maia, Conde de Nioac, Conde de Carapebus e Senhora.
Dimensões: 0,180 x 0,255
- 2 — Fotografia, com D. Teresa Cristina
Dimensões: 0,125 x 0,170
- 3 — Retratos — Publicação da Revista da Semana, nº I, Nova Série, Ano XXII, de 1.1.1921, contendo fotografias de D. Pedro II desde 1834 até 1890
- 4 — Retrato — Caricatura colorida, de autoria de Rafael Bordallo Pinheiro, publicado na revista "Renascença" de março de 1905, Volume 3
- 5 — Retrato — Tirado a bordo do vapor "Gironde", uma hora antes da partida para a Europa, em 30 de junho de 1887, em companhia de Dona Teresa Cristina, o Príncipe D. Pedro Augusto e outras pessoas.
Dimensões: 0,250 x 0,160
- 6 — Fotografia de Nadar — Paris
Dimensões: 0,145 x 0,105

- 7 — Fotografia tirada nos últimos tempos da monarquia, em companhia de Dona Teresa Cristina.
Dimensões: 0,210 x 0,110
- 8 — Fotografia — (1890) — Dimensões: 0,215 x 0,155
- 9 — Rep. Fotográfica, (recorte de revista) de uma fotografia tirada em Pompéia, no dia 16 de abril de 1888, quando lá esteve o Imperador. Dimensões: 0,210 x 0,300
- 10 — Fotografia na Câmara Mortuária, no Hotel Bedford — Paris.
Dimensões: 0,410 x 0,305
- 11 — Rep. Fotográfica de um Desenho de Mme. André — em 1891
(Corpo de D. Pedro II, depois de morto)
Dimensões: 0,360 x 0,470
- 12 — Fotografia — Dimensões: 0,270 x 0,185
- 13 — Fotografia de Pacheco — Dimensões: 0,100 x 0,060
- 14 — Rep. Fotográfica de um quadro a óleo.
Dimensões: 0,145 x 0,085
- 15 — Rep. Fotográfica de quadro a óleo
Dimensões: 0,220 x 0,165
- 16 — Retrato — Rep. em papel couché, de litografia de Lopes.
Dimensões: 0,145 x 0,105
- 17 — Fotografia de Pacheco — Dimensões: 0,105 x 0,060
- 18 — Litografia de Sisson — Dimensões: 0,165 x 0,130
- 19 — Rep. Fotográfica de um medalhão. Dimensões: 0,130 x 0,095
- 20 — Retrato em heliografia — Paris
- 21 — Fotografia de Jungmann & Schorn — Baden Baden — em 1887
Dimensões: 0,290 x 0,200
- 22 — Rep. Fotográfica do crayon de P. Macedo, com a assinatura em fac-simile do Imperador, em cartão postal comemorativo ao Centenário do nascimento de D. Pedro II, em 2.12.1925
Dimensões: 0,140 x 0,090
- 23 — Fotografia (recorte de revista) Dimensões: 0,205 x 0,160
- 24 — Fotografia de Francesco Pesce — Toledo — tirada em 30.7.1888
Dimensões: 0,510 x 0,370
- 25 — Estátua eqüestre — em gesso, de autoria de Francisco Manoel Chaves Pinheiro
- 26 — Rep. Fotográfica de quadro a óleo de Salisson, de 1858
Dimensões: 0,210 x 0,160
- 27 — Fotografia, cerca 1881 — Dimensões: 0,155 x 0,110

- 28 — Retrato — (Um dos últimos tirados no Brasil)
Dimensões: 0,380 x 0,285
- 29 — Rep. Fotográfica de quadro a óleo (Quando coroado Imperador do Brasil, no dia 18.7.1841)
Dimensões: 0,225 x 0,170
- 30 — Retrato quando moço — Rep. fotográfica de quadro a óleo existente em Viena.
- 31 — Retrato na época de sua 1ª viagem — Rep. fotográfica de quadro a óleo.
Dimensões: 0,160 x 0,110
- 32 — Fotografia, fardado de Coronel da Guarda Nacional, em álbum de retratos que pertenceu ao Arcebispo do Rio de Janeiro, Pedro de Lacerda.
- 33 — Aos 10 anos de idade — Rep. Fotográfica do quadro a óleo de Taunay.
Dimensões: 0,220 x 0,150
- 34 — Retrato — Rep. Fotográfica colorida, por ocasião do cerco de Uruguaiana. Fardado de Voluntário da Pátria.
Dimensões: 0,190 x 0,125
- 35 — Retrato fardado, em Uruguaniana, quando da Guerra do Paraguai.
- 36 — Retrato em trajes de coroação — Rep. fotográfica do quadro a óleo de Agostinho José da Motta, em 1858.
Dimensões: 0,190 x 0,120
- 37 — Litografia de Sisson — Dimensões: 0,585 x 0,450
- 38 — Litrografia de Boulanger — Dimensões: 0,375 x 0,285
- 39 — Gravura antiga (Rep. fotográfica) — Fardado de Almirante, em 1864 — Dimensões: 0,110 x 0,085
- 40 — Fotografia — Dimensões: 0,140 x 0,100
- 41 — Reprodução fotográfica de uma gravura
Dimensões: 0,090 x 0,070
- 42 — Rep. Fotográfica de um Desenho — Dimensões: 0,215 x 0,165
- 43 — Fotografia, em companhia do Conde de Mota-Maia, em 1876, na Mesa do Imperador
- 44 — Retrato — Um dos últimos tirados no Brasil, em Petrópolis, em companhia da Família Imperial Brasileira
- 45 — Fotografia — Dimensões: 0,150 x 0,110
- 46 — Reprodução fotográfica de um quadro a óleo, da coleção da Princesa Christina Maria de Saxé Coburgo e Bragança, conservado no Castelo de Magor — Itália — Dimensões: 0,090 x 0,060
- 47 — D. Pedro II aos 12 anos (ao tempo da Regência Feijó — 1837)

- 48 — Rep. Fotográfica do rosto do Imperador, tal como se acha dentro do sarcófago depositado nos jazigos Imperiais, em S. Vicente de Fora (Lisboa) — Dimensões: 0,210 x 0,265
- 48 — Fotografia fardado de Almirante (Rep. de um retrato)
Dimensões: 0,165 x 0,100
- 49 — Litografia alegórica publicada na “Revista Ilustrada”, em 22.8.1888, saudando o regresso da Europa de SS.MM. Imperiais.
Dimensões: 0,485 x 0,290
- 50 — Retrato quando menino
- 51 — Rep. Fotográfica da Litografia de Lemercier, em companhia de suas irmãs — D. Francisca e D. Januária, em 1834
Dimensões: 0,135 x 0,180
- 52 — Fotografia de Chapelin — Pernambuco, datadas de 12.1.1865, trazendo uma dedicatória raspada
Dimensões: 0,100 x 0,060
- 53 — Litografia — Dimensões: 0,395 x 0,295
- 54 — Fotografia do corpo do Imperador, no Hotel Bedford em Paris, onde faleceu a 5.12.1891 — Dimensões: 0,280 x 0,205
- 55 — Fotografia em companhia de sua filha D. Izabel, seu neto, D. Pedro d’Alcântara — (Fotografia autografada)
Dimensões: 0,220 x 0,160
- 56 — Fotografia (um dos últimos retratos tirados no Brasil).
Dimensões: 0,200 x 0,150
- 57 — Retrato de J. Fiuza a crayon — a época da Proclamação
Dimensões: 0,680 x 0,540
- 58 — Soneto de sua autoria sob o título “A Imperatriz”, impresso num cartão com o retrato da Imperatriz Teresa Cristina
- 59 — Gravura — (Rep. Fotográfica) — Dimensões: 0,105 x 0,060
Ano de 1839
- 60 — Rep. Fotográfica de Litografia de 1841
Dimensões: 0,170 x 0,120
- 61 — Rep. Fotográfica de Litografia — Dimensões: 0,200 x 0,150
- 62 — Câmara Ardente — no Hotel Bedford, em Paris, em 1891
- 63 — Câmara Ardente, em Paris, em 1891
- 64 — Câmara Ardente —no hotel Bedford, em Paris, em 1891
- 65 — Câmara Ardente — no Hotel Bedford em Paris, em 1891
- 66 — Na Câmara Mortuária — Croquis de Louis Tinayre
- 67 — Corpo de S. M. depositado em S. Vicente de Fora — Fotografia de Camacho — Lisboa

- 68 — Carta — comunicando que sua irmã, D. Maria Amélia, nascida em Paris, em 1.12.1831, foi reconhecida como princesa brasileira
- 69 — Mausoléu — Fotografia em cartão postal, do Mausoléu de D. Pedro II e D. Teresa Cristina, existente em Petrópolis, autografada pelo escultor Rodolfo Bernardelli, com data de 1924
- 70 — Decoração da Catedral da Fortaleza por ocasião das solenes exéquias feitas em honra de D. Pedro II, em 5.1.1892
- 71 — Disposição — da mesa do jantar oferecido pelo Imperador ao Duque de Edimburgo, no dia 20.7.1867

CATÁLOGO INFORMATIVO DA COLEÇÃO PEDRO II NO MUSEU HISTÓRICO NACIONAL

EMÍLIA DYER

Chefe da Seção de História Artística

CATARINA ELEONORA FERREIRA DA SILVA
Conservadora de Museus

Da Equipe do Setor do Catálogo Geral de Informações do
Museu Histórico Nacional

I — ARMARIA

- 1 *Espada com bainha*
Aço e ouro
Manufatura Carlos Marin
100
Doação D. Pedro Henrique — 1946
- 2 *Espada com bainha*
Aço, bronze dourado e couro
95,5
Aquisição do MHN — 1929
- 3 *Sabre de oficial superior com bainha*
Aço, marfim, latão e couro
92
Transferência do Museu Naval — 1922
Usado por D. Pedro II na Rendição de Uruguaiana

II — CERÂMICA

Serviço Verde — Regência de D. Pedro
Porcelana francesa s/m, armas imperiais

- 4 *Prato fundo*
Doação Guilherme Guinle — 1937
- 5 *Prato raso*
Doação Guilherme Guinle — 1937

- 6 *Travessa*
Aquisição do MHN — 1951

Serviço de Caça — Reinado de D. Pedro II

Porcelana francesa, possivelmente da Fábrica de Fontaine-
au-Roy (1771-1841). Teria sido presente de Napoleão III
ao Imperador.

- 7/8 *Fruteiras*
Aquisição do MHN — 1952

- 9/10 *Par de jarras*
Aquisição do MHN — 1953

- 11 *Prato para doce*
Doação Francisco Marques dos Santos — 1929

- 12 *Prato fundo*
Aquisição do MHN — 1945

- 13 *Travessa*
Aquisição do MHN — 1945

Serviço de chá e café atribuído ao Paço Imperial
Porcelana francesa s/m

- 14 *Açucareiro com tampa*
Aquisição do MHN — 1951

- 15 *Biscoiteira*
Aquisição do MHN — 1951

- 16 *Bule p/café com tampa*
Aquisição do MHN — 1951

- 17 *Bule p/ chá com tampa*
Aquisição do MHN — 1951

- 18 *Cremera com tampa*
Aquisição do MHN — 1945

- 19 *Leiteira*
Aquisição do MHN — 1951

- 20 *Manteigueira de prato com tampa*
Aquisição do MHN — 1951

- 21 *Prato para doce*
Aquisição do MHN — 1945

22 *Xicara para chá c/ pires*
Doação Guilherme Guinle — 1937
Porcelana casca de ovo
s/m, coroa imperial, decorada por artistas de Sèvres

23 *Tigela com pires, azul-cobalto*
Doação Guilherme Guinle — 1937

24 *Tigela com pires, verde-jade*
Permuta — 1932

25 *Xicara para café c/ pires, salmão*
Doação Guilherme Guinle — 1937

26 *Xicara para chá c/ pires, lilás*
S/ procedência determinada

27 *Xicara para chá c/ pires*
S/ procedência determinada

Serviço da Sigla Grande

Porcelana francesa de Limoges, fábrica William Guèrin, séc. XIX. Armas reais portuguesas, sigla P II. Presente de D. Luiz, Rei de Portugal, ao Imperador, por ocasião de sua primeira viagem à Europa.

28 *Prato raso*
Doação Guilherme Guinle — 1927

29 *Travessa com alças*
Transferência do Arquivo Nacional

30 *Xicara para café c/ pires*
Permuta — 1932

31 *Xicara para café c/ pires*
S/ procedência determinada

32 *Xicara para café s/ pires*
Permuta

33 *Prato com pintura alusiva à partida do "Alagoas" levando a Família Imperial para o exílio, Autoria de Malagutti*
Doação Aurélio de Brito — 1930

Serviço da Sigla Pequena

Porcelana francesa s/m, possivelmente de Limoges, armas imperiais brasileiras, sigla P II.

34 *Pires avulso*
Aquisição do MHN — 1952

- 35 *Prato para doce*
Doação Guilherme Guinle — 1927
- 36 *Terrina com tampa*
Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 37/38 *Xícaras para café c/ pires*
Doação Guilherme Guinle — 1927
- 39 *Xícara para café c/ pires*
Doação Guilherme Guinle — 1937
- 40 *Xícara para chá c/ pires*
Aquisição do MHN — 1952

Serviço Diário do Paço

Faiança inglesa s/m, armas imperiais cor de vinho

- 41 *Prato fundo*
Transferência do Ministério das Relações Exteriores — 1934
- 42 *Prato raso*
Transferência do Ministério das Relações Exteriores — 1934
- 43 *Terrina com tampa*
Aquisição do MHN — 1933
- 44 *Travessa*
Aquisição do MHN — 1929
- 45 *Travessa*
S/ procedência determinada

Serviço da Famulagem do Paço

Faiança inglesa, armas imperiais cor rosa

- 46 *Açucareiro com tampa*
Aquisição do MHN — 1955
- 47 *Açucareiro sem tampa*
Aquisição do MHN —

Faiança inglesa, armas imperiais cor azul

- 48 *Bule com tampa*
Aquisição do MHN — 1956
- 49 *Travessa*
S/ procedência determinada — 1943

- Faiança s/m, possivelmente inglesa, armas imperiais cor verde
- 50 *Prato para doce*
Aquisição do MHN — 1948
- Faiança inglesa Staffordshire, armas imperiais cor preta
- 51 *Tigela com pires*
S/ procedência determinada
- 52 *Travessa*
Aquisição do MHN —
- Faiança inglesa, armas imperiais cor roxa
- 53 *Travessa*
Permuta — 1946
Outros Serviços
Porcelana francesa Ch. Pillivuyt, coroa imperial
- 54 *Azeitoneira*
Doação Guilherme Guinle —
- 55 *Prato raso*
S/ procedência determinada
- 56 *Travessa*
Aquisição do MHN — 1948
- Porcelana s/m
- 57 *Prato para arroz*
Aquisição do MHN — 1960
- 58 *Travessa*
Aquisição do MHN — 1960
- Peças avulsas*
Porcelana portuguesa Vista Alegre, coroa imperial
- 59 *Copo para ovo*
S/ procedência determinada
- Porcelana s/m possivelmente francesa, decorada por artistas de Sèvres
- 60 *Garrafa, rosa e branca*
S/ procedência determinada

Porcelana francesa de Limoges, fábrica Theodore Haviland, 1892. Escudo completo das armas imperiais em suas cores heráldicas.

61 *Prato raso*

S/ procedência determinada

Porcelana branca s/m, decoração dourada

62 *Prato raso*

Aquisição do MHN — 1940

Faiança inglesa Spode/Stoke-on-Trent, armas imperiais

63 *Prato raso*

S/ procedência determinada

Porcelana branca s/m

64 *Travessa*

S/ procedência determinada

Porcelana branca s/m, coroa imperial

65 *Xícara para chá com pires*

Doação Guilherme Guinle — 1937

Porcelana francesa, armas imperiais

66 *Xícara para chá com pires*

Aquisição do MHN —

Porcelana italiana Ginori, sigla P II e coroa

67 *Xícara para chá c/ pires*

Doação Guilherme Guinle — 1937

Porcelana branca s/m

68/69 *Xícaras para café com pires*

Aquisição do MHN — 1951

Porcelana s/m

70 *Xícara para café c/ pires*

Permuta — 1947

Pertenceu à Imperatriz D. Teresa Cristina

Peças comemorativas

Porcelana de Saxe com retratos dos Imperadores, comemorativa do casamento (1843)

71/72 *Par de Jarras*

Doação — Coleção Miguel Calmon — 1936

Porcelana s/m

73 *Jarra com retrato do Imperador*

Aquisição do MHN — 1951

Porcelana possivelmente austríaca, escudo das armas imperiais

74 *Prato com retrato de D. Pedro II*

75 *Prato com retrato de D. Teresa Cristina*

Aquisição do MHN — 1939

Porcelana francesa Sarreguemines

76 *Prato com retrato de D. Pedro II*

77 *Prato com retrato de D. Teresa Cristina*

Aquisição do MHN —

Porcelana portuguesa Vista Alegre

78 *Prato com retrato de D. Pedro II*

79 *Prato com retrato de D. Teresa Cristina*

Aquisição do MHN — 1942

Porcelana branca s/m, armas imperiais. Comemorativa das vitórias brasileiras na Guerra do Paraguai

80 *Xícara para chá c/ pires*

Doação Guilherme Guinle — 1937

Faiança portuguesa Battistini

81 *Alfineteira, tampa c/ as armas imperiais*

Aquisição do MHN — 1943

Pertenceu à Imperatriz D. Teresa Cristina

82 *Painel de azulejos*

D. Pedro II e membros da Família Imperial recebem a mensagem do Governo Provisório

Doação Carlos Cirilo — 1969

III — ESCULTURA

- | | Autor n/ identificado |
|--|------------------------------------|
| 83 <i>D. Pedro II</i>
Busto. Mármore.
113 x 87
Transferência Biblioteca do
Exército — 1925 | |
| 84 <i>D. Pedro II.</i> 1843
Busto. Gesso
72 x 54
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1940 | |
| 85 <i>D. Pedro II.</i> 1867
Busto. Gesso
80 x 86
S/ procedência determinada | |
| 86 <i>D. Pedro II.</i>
Busto. Mármore.
40 x 28
S/ procedência determinada | |
| 87 <i>D. Pedro II</i>
Busto. Cerâmica portuguesa
76
Permuta — 1943 | |
| 88 <i>D. Pedro II.</i> 1889 ass. dat.
Busto. Gesso
75 x 58
Doação Henrique Bernar-
delli — 1932 | BERNARDELLI, Rodolf
(1852-1931) |
| 89 <i>D. Pedro II.</i> ass.
Busto. Gesso
Doação Henrique Bernar-
delli — 1932 | |
| 90 <i>D. Teresa Cristina.</i> 1889.
ass. dat.
Busto. Gesso
64 x 48
Doação Henrique Bernar-
delli — 1932 | |

- 91 *D. Pedro II* CHAVES PINHEIRO, Francisco Manuel (1822-1884)
 Estátua. Gesso patinado
 Transferência Escola de
 Belas-Artes — 1923
- 92 *D. Pedro II*
 Modelo da estátua equestre
 Gesso. ass. dat. 1866
 Transferência Escola de
 Belas-Artes —
- 93 *D. Teresa Cristina* — 1872. ROCHET, Luís, (1813-1878)
 ass. dat.
 Estatueta. Gesso
 57
 Transferência Museu Na-
 cional — 1922
- 94 *D. Pedro II*. 1852. ass. dat. SANTOS, José da Silva
 Busto. Gesso (-1869)
 60 x 28,5
 S/ procedência determinada
- 95 *Molde da mão de D. Pe-
 dro II aos 15 anos*
 Bronze dourado
 Doação Fortunato Menêres
 e Sra. — 1926

IV — FOTOGRAFIA

- 96 *Retrato de D. Pedro II tra-
 jando luto pesado*
 Ampliação de Bastos Dias
 Doação B. Samartin — 1929

V — ICONOGRAFIA

- 97 *D. Pedro II, época da maio-
 ridade* Autor n/ identificado
 Óleo/tela
 108 x 84
 Transferência Arquivo Na-
 cional — 1922

- 98 *D. Pedro II, época da maioridade*
Óleo/tela
115 x 89
Transferência Arquivo Nacional — 1922
Pertenceu à Câmara Municipal de Itaguaí
- 99 *D. Pedro II. 1848*
Óleo/tela
90 x 72
S/ procedência determinada
- 100 *D. Pedro II. 1858*
Óleo/tela
115 x 88
Transferência Ministério da Guerra — 1922
A tela foi rasgada a sabre por ocasião da Proclamação da República na sala de honra do Quartel-General onde se achava exposto
- 101 *D. Pedro II. 1862*
Óleo/tela
87,5 x 70,5
Aquisição do MHN — 1927
- 102 *D. Pedro II. 1880*
Óleo/tela
123 x 86,5
Transferência Escola de Belas-Artes — 1923
- 103 *Retrato da Família Imperial*
Óleo
110 x 107
S/ procedência determinada.
Retratados D. Pedro II, D. Teresa Cristina, a Princesa Isabel, o Conde D'Eu e seus três filhos, os Príncipes D. Pedro de Alcântara, D. Luís Maria e D. Antônio Gastão e o filho dos Duques de Saxe, o Príncipe D. Pedro Augusto.

- 104 *D. Pedro II.* 1887
Óleo/tela
56,5 x 42
S/ procedência determinada
- 105 *D. Pedro II*
Óleo/tela ass.
75 x 54
S/ procedência determinada
- 106 *D. Pedro II.* 1835
Bico de pena
6,5
Transferência — 1930
- 107 *D. Pedro II.* 1875
Óleo/tela ass. dat.
127 x 95
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
- 108 *D. Pedro II.* 1877
Óleo/tela ass. dat.
243 x 154
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
Esteve exposto até 1889 no
Supremo Tribunal de Justiça
e Relação
- 109 *D. Pedro II.* 1847
Óleo/tela
108 x 82
Aquisição do MHN — 1936
- 110 *D. Pedro II.* 1862
Óleo/tela ass. dat.
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
O Imperador está retratado
de corpo inteiro em trajes
majestáticos.
- 111 *Último Baile da Monarquia*
Óleo/tela ass. dat. 1905
723 x 398
Transferência da Escola de
108 x 82
Belas-Artes —
- BATISTA DA COSTA, João
(1865-1926)
- BOULANGER, Luís Aleixo
(1800-1873)
- CÂMARA, Delfim
(1834-)
- CARVALHO ...
(-)
- CHEVREL, Júlio Le
(-1872)
- FIGUEIREDO e Melo, Fran-
cisco AURÉLIO DE
(1856-1916)

- 112 *D. Pedro II.* 1849
Óleo/tela
90 x 72
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
- 113 *D. Pedro II.* 1865
Óleo/tela ass. dat.
83 x 70
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
- 114 *D. Pedro II.* 1874
Óleo/tela ass.
73 x 58
Transferência Arquivo Na-
cional — 1922
- 115 *D. Teresa Cristina.* 1874
Óleo/tela ass.
73 x 58
Transferência Arquivo Na-
cional — 1922
- 116 *D. Pedro II.* 1884
Óleo/tela ass. dat.
67,8 x 57
Doação Guilherme Guinle —
1926
- 117 *D. Teresa Cristina.* 1884
Óleo/tela ass.
67,8 x 57
Doação Guilherme Guinle —
1926
- 118 *D. Pedro II.* 1862
Óleo/tela ass. dat. 1929
Cópia do trabalho de Le
Chevrel
S/ procedência determinada
- 119 *Chegada da Fragata "Cons-
tituição" ao Rio de Janeiro
trazendo D. Teresa Cristina.*
1843
Óleo/tela ass. dat. 1872
200 x 347
Transferência Museu Naval
— 1927
- LIMA, José Correia de
(1814-1857)
- LOPES ROIZ, I. F.
(-)
- MALLIO, Vicente Pereira
(-)
- SALOMÉ, Maria
(-)
- DE MARTINO, Eduardo
(1838-1912)

- 120 *D. Pedro II.* 1855
Óleo/tela ass.
98 x 79,5
Transferência Museu Naval
— 1922
MENEZES, José Barreto
Ribeiro de (-)
- 121 *D. Pedro II.* 1858
Óleo/tela
128 x 95
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
MOREAUX, François René
(1807-1860)
- 122 *D. Teresa Cristina.* 1858
Óleo/tela
128 x 95
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
- 123 *D. Pedro II.* 1888
Óleo/tela ass.
78,6 x 62,6
Transferência Arquivo Na-
cional — 1922
Esteve exposto no salão no-
bre da Alfândega do Rio de
Janeiro até 1889
NOVAK SPAYNI, Ernesto
César Agostinho
(-)
- 124 *D. Pedro II.* 1882
Óleo/tela ass. dat.
70 x 56
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
PETIT, Augusto
(1844-1927)
- 125 *D. Pedro II.* 1859
Óleo/tela ass. dat.
70 x 60
Aquisição do Governo Fe-
deral para o MHN — 1941
POLICENO PEREIRA da
Silva Manuel
(-)
- 126 *D. Pedro II.* 1862
Óleo/tela ass. dat.
120 x 95
Transferência Escola de
Belas-Artes — 1923
- 127 *Coroação de D. Pedro II*
Estudo. Óleo/tela
108 x 79
Aquisição do MHN — 1958
PORTO ALEGRE, Manuel
de Araújo (1806-1879)

- 128 *D. Teresa Cristina* — 1880 ROVELLO ...
Óleo/tela (-)
52 x 40
Transferência Arquivo Nacional
- 129 *D. Pedro II*
- 130 *D. Teresa Cristina*
Pintura s/ esmalte
Trabalho francês
4,5 x 3
Doação Mario De Sanctis
- 131 *D. Pedro II Imperador do Brasil*. 1839 Autor ignorado/ desenho de CORTE REAL; Manuel Joaquim de Melo (1848-)
Litografia
60 x 52
Doação Cândido de Oliveira Júnior — 1925
- 132 *D. Pedro II no leito de morte* Autor ignorado/ gravura de WENDT, Teodoro
Litografia
26 x 33
Aquisição do MHN — 1923
- 133 *D. Pedro II*
Placa decorativa
Metal e vidro

VI — INDUMENTÁRIA E ACESSÓRIOS DE

- 134 *Par de botinas usadas pelo Imperador no exílio*
Doação Baronesa de São Joaquim — 1924
- 135 *Cartola c/ estojo de couro e metal*
Doação Baronesa de São Joaquim — 1924
- 136 *Chapéu armado de grande Almirante*
Doação D. Pedro de Bragança — 1926
- 137 *Poncho usado pelo Imperador na Rendição de Uruguaiana*
Doação D. Pedro de Bragança — 1926
- 138 *Quêpi do 2º uniforme usado pelo Imperador na Rendição de Uruguaiana*
Doação D. Pedro de Bragança — 1926
- 139 *Sobrecasaca de grande Almirante*
Doação D. Pedro de Bragança — 1926

VII — JOALHERIA

- 140 *Relógio de bolso c/ estojo de madeira de uso do Imperador.*
Ouro
Transferência do Museu Nacional — 1922

VIII — MEIOS DE TRANSPORTE

- 141 *Coche de gala da Casa Imperial*
de uso do Imperador D. Pedro II
Transferência Museu Nacional — 1923
- 142 *Coche de gala da Casa Imperial*
de uso da Imperatriz D. Teresa Cristina
Transferência Museu Nacional — 1923
- 143 *Coche do serviço diário da Casa Imperial*
Aquisição do MHN —

IX — MOBILIÁRIO

- 144 *Trono do Senado*
Madeira dourada, tecido, sigla PII, escudo imperial, anjo e dragão da Casa Imperial.
Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 145 *Trono da sala de sessões do Supremo Tribunal da Justiça Militar*
Madeira dourada, veludo, pavilhões e dragão da Casa Imperial.
Transferência Arquivo Nacional — 1922

Móvel de sala atribuída ao Paço Imperial de São Cristóvão.
Teca esculpida. Trabalho indu. Séc. XIX. Tecido adamascado.

- 146/151 *Cadeiras*
152 *Canapé*
153 *Cantoneira*
154 *Mesa de centro*
155/156 *Poltronas*
Aquisição do MHN — 1941

Peças avulsas. Paço Imperial de São Cristóvão

- 157/158 *Consolos (par)*
Jacarandá e mármore. Séc. XIX.
S/ procedência determinada
- 159 *Espelho*
Moldura madeira esculpida c/ as armas imperiais. Séc XIX.
Aquisição do MHN — 1951

- 160 *Piano armário*
 Madeira, metal, esmalte, bronze dourado. Decoração tipo
 Boulle.
 Fabricante PLEYEL. Paris
 Aquisição do MHN. 1940
- 161 *Piano de cauda*
 Jacarandá e tuia
 Fabricante Chickering
 Aquisição do MHN — 1927
 Pertenceu à Imperatriz D. Teresa Cristina
- 162 *Relógio de coluna*
 Jacarandá e metal
 Fabricação Johnson. Gray-inn Passage.
 Aquisição do MHN
- 163 *Relógio de mesa*
 Madeira, metal e vidro, armas imperiais.
 Mostrador de horas c/ um só mecanismo nas Cidades do Rio
 de Janeiro, Paris e Tonquim.
 Fornecido p/ G. HANRIOT "Horloger de la Maison Im-
 périale"
 Aquisição do MHN
- Móveis do vagão imperial da Estrada de Ferro D. Pedro II.*
 Madeira dourada, seda e palhinha dourada. Móveis recons-
 tituídos.
- 164/165 *Poltronas*
 166 *Sofá*
 Transferência Estrada de Ferro Central do Brasil — 1934
Móveis do vapor "Alagoas"
 Madeira esculpida, palhinha e ferro.
- 167/168 *Armários de parede do camarote de D. Teresa Cristina*
 Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 169 *Banco de convés*
 Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 170 *Cadeira giratória*
 Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 171/173 *Cadeiras singelas*
 Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 174 *Escrivaninha do camarote de D. Pedro II*
 Transferência da Cia. de Navegação Lóide Brasileiro — 1927

- 175 *Relógio de parede*
 Fabricação inglesa JAMES MORTON-SUNDERLAND
 Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 176 *Vidro do camarote de D. Pedro II c/ as armas imperiais*
 Transferência Arquivo Nacional — 1922
- Mobília que guarnecia os aposentos de D. Pedro II no Hotel Bedford, Paris.*
 Talha dourada, veludo, cristal e mármore
- 177 *Consolo*
- 178/179 *Espelhos*
- 180 *Mesa de centro*
- 181/182 *Poltronas*
 Transferência Ministério da Educação e Cultura — 1959

X — MONTARIA

Couro e metal, armas imperiais

- 183 *Arreios*
- 184 *Sela*
 Da montaria de D. Pedro II na Rendição de Uruguaiana
 Doação Fortunato Menéres e Sra. — 1926
- 185 *Silhão*
- 186 *Manta*
 Veludo bordado a ouro, brasonada
- 187 *Cabeçada e rédeas*
- 188 *Peitoral e cilhas*
 Da montaria da Imperatriz D. Teresa Cristina
 Transferência do Museu Nacional — 1922

XI — PRATARIA

- 189 *Cuia batismal*
 Prata. Séc XIX. Armas do Reino Unido.
 Pertencente à Casa de Bragança serviu nos batizados da Família Imperial.
 Aquisição do MHN — 1952
- 190 *Pá de pedreiro*
 Prata e marfim
 Usada por D. Pedro II na colocação da pedra fundamental do Hospital Marítimo de Jurujuba (5/7/1889).
 Transferência Arquivo Nacional — 1922

- 191 *Porta-saleiro*
Prata francesa. Armas imperiais.
Doação Guilherme Guinle — 1927
Talheres. Prata s/m
c/ sigla P II coroada
- 192 *Colher de sopa*
c/ armas imperiais
- 193 *Garfo de mesa*
- 194 *Garfo de sobremesa*
c/ coroa imperial
- 195/201 *Colheres de sobremesa*
- 202/208 *Colheres de sopa*
- 209/217 *Facas de mesa*
- 218/224 *Garfos de mesa*
Aquisição do MHN — 1940/1942/1955

XII — VIDRARIA

Serviço Imperial de mesa, cristal de Bacará, armas imperiais

- 225 *Cálice p/ xerez*
Cristal branco
Doação Guilherme Guinle — 1929
- 226 *Cálice p/ xerez*
Cristal branco
Aquisição do MHN — 1929
- 227 *Cálice p/ xerez*
Cristal branco
S/ procedência determinada
- 228 *Centro de mesa c/ dois pratos e uma tulipa*
Cristal branco
Doação Francisco Marques dos Santos — 1932
- 229 *Compoteira c/ tampa*
Aquisição do MHN — 1942
- 230 *Copo p/ vinho*
Cristal branco e rubi
S/ procedência determinada
- 231 *Copo p/ vinho*
Cristal rubi
Aquisição do MHN — 1929

- 232 *Copo de pé p/ água*
Cristal branco
Doação Guilherme Guinle — 1929
- 233 *Copo de pé e asa p/ ponche*
Cristal branco
Aquisição do MHN — 1930
- 234 *Fruteira baixa*
Cristal branco
Doação Cândido Albernaz Alves — 1932
- 235 *Garaça c/ tampa*
Cristal branco
Aquisição do MHN — 1942
- 236 *Garraça c/ tampa e alça*
Cristal branco
S/ procedência determinada
- 237 *Garraça c/ tampa*
Cristal branco
Aquisição do MHN — 1928
- 238 *Garraça c/ tampa bojuda e oitavada*
Cristal branco
Aquisição do MHN — 1946
- 239 *Garraça s/ tampa*
Cristal branco
S/ procedência determinada
- 240 *Lavanda*
Cristal branco e rubi
Aquisição do MHN — 1946
- 241 *Lavanda cristal*
Cristal branco e rubi
Aquisição do MHN — 1942
- 242 *Lavanda*
Cristal rubi
Aquisição do MHN — 1929
- 243 *Licoreira c/ alça*
Cristal branco
S/ procedência determinada
- 244 *Prato redondo base de compoteira*
Cristal branco
S/ procedência determinada

- 245 *Prato redondo base de compoteira*
Cristal branco
S/ procedência determinada
- 246 *Prato oval base de compoteira*
Cristal branco
Aquisição do MHN — 1945
- 247 *Prato pequeno*
Cristal branco
Aquisição do MHN —
- 248 *Taça para champanhe (flute)*
Cristal branco
Doação Guilherme Guinle — 1929
- 249 *Taça para champanhe (campânula)*
Cristal branco
S/ procedência determinada
- 250 *Taça pequena*
Cristal branco
Doação Guilherme Guinle —
Peças avulsas
- 251 *Cálice p/ vinho*
Cristal vermelho e estanho, sigla PII
Aquisição do MHN — 1946
- 252 *Copo c/ efígie de D. Pedro II em camafeu*
Cristal Vista Alegre
Aquisição do MHN — 1946
- 253 *Copo p/ água, sigla P II coroada, ramos de fumo e café*
Cristal branco
Aquisição do MHN — 1930
- 254/259 *Descansos para talheres*
Cristal de Bacará branco, translúcido e fosco
Aquisição do MHN —

XIII — VÁRIOS

- 260 *Binóculo de teatro*
Coroa e iniciais TC prata
Fabricação francesa Artur Levy
Aquisição do MHN — 1940
- 261 *Bengala de apoio*
usada pela Imperatriz D. Teresa Cristina para subir e descer
dos coches
S/ procedência determinada

- 262 *Colar*
Fabricado c/ o primeiro ferro extraído das minas de Ipanema e oferecido à Imperatriz D. Teresa Cristina
Doação Freitas Lima — 1927
- 263 *Colar de conchas*
Feito por um degredado de Fernando de Noronha e oferecido à Imperatriz D. Teresa Cristina em 1884.
Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 264/265 *Coroas Imperiais* dos túmulos dos Imperadores em São Vicente de Fora, Portugal
Metal
Transferência Arquivo Nacional — 1922
- 266 *Estandarte* de D. Teresa Cristina
Arvorado na fragata "Constituição" ao entrar na barra do Rio de Janeiro em 1843.
Transferência Museu Naval — 1922
- 267 *Missal* — PAROISSIEN ROMAIN
Fechos e cartelas de prata, escudo d'armas imperiais, iniciais MTC
Edição francesa — 1856
Pertenceu à Imperatriz D. Teresa Cristina
- 268 *Roda de leme* do vapor "Alagoas"
Transferência Arquivo Nacional — 1922

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARROSO, Gustavo CATÁLOGO GERAL DO MUSEU HISTÓRICO NACIONAL
1ª Seção: Arqueologia e História
Rio de Janeiro — MCMXXIV
- DREYFUS, Jenny LOUÇA DE D. PEDRO II. In Anais do Museu Histórico Nacional. Vol. XXV, páginas 65/87
Ministério da Educação e Cultura
Gráfica Editora do Livro Ltd. 1974
- D. PEDRO II ATRAVÉS DE SUA ICONOGRAFIA. In Anais do Museu Histórico Nacional. Vol. IV, págs. 383/442.
Ministério da Educação e Saúde
Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — 1943

- LEVY, Fortunée VIDROS E CRISTAIS. In Anuário do Museu Imperial, Petrópolis, 1943, págs. 195/235
Ministério da Educação e Saúde
Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — 1946
- SANTOS, Francisco Marques dos — O LEILÃO DO PAÇO DE SÃO CRISTÓVÃO. In Anuário do Museu Imperial. Petrópolis, 1940, págs. 151/316
Ministério da Educação e Saúde
Tipografia Ipiranga — Petrópolis — 1940
- SODRÉ, Alcindo LOUÇAS IMPERIAIS. In Anuário do Museu Imperial, Petrópolis, 1943, págs. 175/193
Ministério da Educação e Saúde
Imprensa Nacional — Rio de Janeiro — 1946

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

- 1 — Catálogos de Exposições Temporárias e Itinerantes do MHN e de outras instituições culturais
- 2 — Fichário do Catálogo Geral de Informações do MHN
- 3 — Inventário geral do MHN em 1946/1948
- 4 — Inventário do acervo do MHN em 1972
- 5 — Registro das peças do acervo do MHN — 1924/1970
- 6 — Processos de aquisição de objetos históricos e artísticos do MHN de 1922 a 1960.

O BARÃO DE MAUÁ E A CRISE DE 1875

LAURYSTON GUERRA

NOTA BIOGRÁFICA:

"Irineu Evangelista de Souza nasceu a 28 de dezembro de 1813, na freguesia da Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande, Rio Grande do Sul, filho de João Evangelista de Ávila e Souza e de Mariana de Jesus Batista de Carvalho. Sua família, arremediada, empobreceu quando seu pai foi assassinado em 1818, por um ladrão de gado. Em 1821, a jovem viúva, mãe de Irineu, decide casar-se outra vez. Como o padrasto não quer enteados, sua irmã Guilhermina, com 10 anos de idade, é casada e ele entregue a um tio, capitão de marinha, que o deixa interno em um colégio, em 1821 a 1823. A seguir vai para o Rio de Janeiro, onde fica empregado em uma casa de comércio. Do primeiro armazém, transfere-se para uma loja de fazendas, onde em 1826, com 13 anos já é empregado de confiança do português Antonio José Pereira de Almeida. Como em 1829, os bens de Almeida — cujos negócios corriam muito mal — passaram para o seu maior credor, o inglês Ricardo Carruthers, Irineu é oferecido ao novo patrão, como "um bom caixeiro". Começava-se a decidir a carreira de Irineu: o inglês o inicia no mundo das finanças, ensina-lhe o inglês, a gramática inglesa e a contabilidade. Aos 23 anos, a 10 de janeiro de 1836, torna-se sócio-gerente da firma Carruthers & Cia.

No ano seguinte, Carruthers retira-se para a Europa e deixa Irineu à frente do florescente negócio de importação e exportação.

Após 20 anos de trabalho, em 1845, Irineu já havia amealhado a apreciável quantia de mil contos de réis.

Em 1837, havia adquirido uma chácara no morro de Santa Tereza, onde fora morar com os colegas da firma Carruthers & Cia. ali nas matas do Curvelo, onde dava abrigo aos escravos foragidos e ganhava a antipatia dos senhores de escravos. Essa antipatia aumentou — inclusive por parte do Governo — quando se soube que Irineu dera guarida a 33 prisioneiros da Revolução Farroupilha (1835-1845) como contribuía para a fuga de Onofre Pires e outros líderes revolucionários que estavam presos no Rio de Janeiro.

Em 1839, Mauá vai ao sul buscar sua mãe que ficara de novo viúva, e sua irmã que também viúva tinha uma filha adolescente, Maria

Joaquina. Em 1840, as três mulheres se instalam no casarão de Santa Tereza, enquanto Irineu vai a Inglaterra, de onde ao voltar traz um presente para a sobrinha: um anel de noivado.

Em 1841 casa-se Irineu com a sobrinha, tendo como sogra, a irmã. Após alguns anos de casado e já com 12 filhos, transfere-se de Santa Tereza para uma mansão na Rua do Catete, onde hoje está o Colégio Zacarias, no número 113.

Irineu trazia da Europa grandes idéias. A Inglaterra atinge a 2ª etapa da sua Revolução Industrial, transformava-se a passos rápidos. Eram inventados o tear mecânico, a máquina a vapor, o forno de fundição de coque que modificavam radicalmente os métodos de produção e substituíam as toscas ferramentas dos artesãos, substituindo as acanhadas oficinas por grandes fábricas de chaminés altas e cinzentas. Seus grandes empreendimentos estavam a germinar desde o seu regresso da Europa: a construção naval, as estradas de ferro, as usinas de cana de açúcar, os serviços de água e luz, a rede de navegação do Amazonas, etc.

O Inglês Roberto Carruthers compartilha com o entusiasmo de seu discípulo e aceita ligar-se ao português José Henrique Reydel de Castro — que já era sócio de Irineu — e formam a firma Carruthers, de Castro & Cia., com sede em Manchester, Inglaterra.

A Ponta da Areia e as Outras Indústrias

O primeiro grande serviço de Mauá à sua pátria, em ordem cronológica, é o estabelecimento da fundição e da construção naval da Ponta da Areia, em Niterói. Em 1845, Mauá comprou uma fábrica de barcos a vela, com "carreiras" ao lado, e uma fundição de ferro com máquinas primitivas. Antes de comprar a Ponta da Areia, obtivera com Marcelino de Brito, ministro do Império, a concessão do fornecimento de tubos para a canalização do Rio Maracanã. Em seguida liquidou a Casa Carruthers. Um ano após, o Estabelecimento de Fundição e Companhia Estaleiro da Ponta da Areia, multiplicara por quatro seu patrimônio real, empregando 300 operários, transformando-se em uma grande oficina de fundição de ferro, de bronze, mecânica, ferraria, serralheiro, caldeireiros de ferro, construção naval, modeladores, aparelhos, velame e galvanismo. A partir de 1850, da Ponta da Areia, por onze anos seguidos, saíram 72 navios, quase a metade de nossa tonelagem aproveitável. Destinavam-se ao serviço de guerra, para o transporte de tropas durante as campanhas contra Oribe e Rosas, e na Guerra do Paraguai, que segundo Mauá, o Brasil deveria ter evitado. Também eram usados na cabotagem comercial, competindo ao longo da costa brasileira, com os navios ingleses. Em sua província natal, um potente rebocador a vapor deu início à Companhia de Rebocadores da Barra do Rio Grande. Também para a navegação no Rio Amazonas foram construídas embarcações em Ponta da Areia, que a partir de 1852, foram incorporados à Companhia de Navegação a Vapor do Rio Amazonas.

recém criada por Mauá. Esta companhia estendeu rotas por 4000 km do Amazonas e 1300 km do Tocantins, prestando um excepcional serviço. Mais tarde, Mauá desiste da empresa e seus serviços são transferidos para a Amazon Steam Navigation, de origem inglesa.

Na Ponta da Areia, foram forjadas várias pontes de ferro, tubos de ferro para os Rios Maracanã e Andaraí Grande, lampiões de ferro e os encanamentos destinados a fornecer gás à cidade.

Em 24 de junho de 1857 a ocorrência de um incêndio que destruiu vários moldes e desenhos, obrigou Mauá a contrair vultosa dívida. Em 1860, a tarifa Ferraz, isentou de direitos os materiais de lavoura e os navios construídos no exterior. Tudo isto influiu no declínio da Ponta da Areia, que ainda viria a dar prejuízos a outros que vieram explorar, como o Banco do Brasil, a Companhia de Forjas e Estaleiros, etc.

Companhia Luz Steárica: criada por Mauá, para a fabricação de velas especiais de estearina.

Companhia de Curtumes: desenvolveu a indústria do preparo de couro, com apreciável progresso.

Monte Áureos Brazilian Gold Mining Com.: destinou-se a explorar os derradeiros filões de ouro e das aluviões da província de Minas Gerais.

Diques Flutuantes: criada para fornecer um dique ao Rio de Janeiro. A idéia fracassou.

Os melhoramentos urbanos

Em 1850 o Rio de Janeiro tinha 180 mil habitantes e era um povoado bastante atrasado, com ruas estreitas e cheias de pó e lama, conforme o tempo, e iluminada por lampiões de azeite de peixe.

Companhia do Gás: Em 25 de março de 1854, o Largo do Paço, as Ruas Direita, Ouvidor, Rosário, Hospício, Alfândega, Sabão e São Pedro, além de outras, eram iluminadas por lampiões a gás. Mauá ganhara a concorrência para fornecer este serviço à Cidade do Rio de Janeiro. O negócio foi tão bem que em Londres, Mauá fundou a Rio de Janeiro Gás Company Limited com o capital de £600.000, cedendo posteriormente à firma inglesa seus direitos.

Companhia de Rebocadores a Vapor do Rio Grande do Sul: Criada em 1847, foi a pioneira das indústrias de transportes, que sempre fascinou e preocuparam Mauá.

Companhia de Bondes Jardim Botânico: Mauá, comprou ao Conselheiro Cândido Batista de Oliveira, por 40 contos de réis, a concessão para uma linha de bondes entre o Largo da Mãe do Bispo e o morro da Boa Vista. Era a Companhia de Carros de Ferro do Jardim Botânico, por ele reestruturada. Dois anos antes de ser inaugurada a primeira linha

de bondes do Rio de Janeiro, em 1868, Mauá transferira seus direitos para a firma norte-americana Botanical Garden's Rail Road. Era a primeira empresa a receber capitais americanos no Brasil.

Canal do Mangue: Quando se fez a construção do edifício do gás e dos gasômetros, foi necessário levantar o nível dos terrenos alagadiços da região do Mangue. Mauá foi o empreiteiro do canal aberto ao lado da Rua do Aterrado, a futura Avenida do Mangue. O canal serviu para trazer o carvão para a fábrica do gás.

AS FERROVIAS

A 30 de abril de 1854, trinta e cinco dias após a iluminação a gás do Rio de Janeiro, outra surpresa reservava ao povo, aquele que havia sido agraciado naquela manhã com o título de Barão de Mauá: a locomotiva chamada "Baronesa" — em homenagem à esposa de Irineu — percorreu em 23 minutos os primeiros 15 km de trilhos do Brasil. Surgia a terceira ferrovia da América do Sul, depois do Peru e do Chile. Mauá havia assinado quatro anos antes, com o Ministro Luiz Pedreira do Couto Ferraz o contrato de obras. Mas a idéia de trocar diligências, carretas de boi, tropas de mulas, pelo transporte ferroviário não era bem aceito pelo Governo. O trem poderia atropelar vacas, incendiar os campos ou resfriar os passageiros.

Em 1839, Thomas Cochrane, havia conseguido permissão do Império para ligar a Corte do Rio de Janeiro a São Paulo, mas nem o Governo se arriscava a financiá-lo.

Mauá não esperara por ajuda oficial. Apesar de ter seu dinheiro todo aplicado na Ponta da Areia e na Companhia do Gás, mandara os engenheiros ingleses prepararem o projeto: Guilherme Bragge estudou o terreno e Roberto Milligan fez a planta definitiva.

Na Câmara, onde era deputado desde 1855, como suplente, na vaga de Oliveira Belo, e após como efetivo por dois anos, pelo Partido Liberal defendeu suas idéias e teve êxito.

As dificuldades técnicas não o fizeram esmorecer. Os trilhos não podiam parar, e Mauá estendeu-os até Entre-Rios, às margens do Rio Paraíba. A ferrovia atingiu a raiz da serra a 16 de dezembro de 1856. Em 1858 era inaugurada a ferrovia oficial D. Pedro II (atual Central do Brasil). Mauá, no entanto, prestou grande colaboração a estrada rival.

Em 1882, as dificuldades técnicas de sua Estrada de Ferro Mauá, eram vencidas e os trilhos chegavam a Petrópolis. Mas a estrada não mais lhe pertencia, cedera sua parte para pagar dívidas.

Outras ferrovias: Mauá sonhava com o que jamais se realizou: uma ferrovia do Paraná ao Mato Grosso com prolongamento até a Bolívia. Em 1872, aparece como acionista da Companhia Estrada de Ferro de Antonina a Curitiba, onde perdera 52 contos de réis. Anteriormente perdera 700 contos de réis na empresa Caminhos de Ferro da Tijuca, orga-

nizada por Thomas Cochrane. Participou da Estrada de Ferro do Recife a São Francisco. Arcou com a liquidação da Companhia Fluminense de Transportes, fundada em 1852 e que redundou em um grande fracasso.

É nesse setor que uma empreitada gigantesca se destaca das demais não só pelo seu valor econômico, mas pelas desastrosas conseqüências que trouxe a Mauá. Era a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, que partindo de Santos, galgaria a Serra do Cubatão, atingindo os distritos mais produtivos de São Paulo, onde a cultura de café se desenvolvia em condições bastante favoráveis. Enquanto levanta capitais na Inglaterra, Mauá gasta 25.000 libras em planos e estudos, ocupando os engenheiros Milligan, Dordan, Fox e Brunlees. A prioridade e o projeto são vendidos ao Banco Rotschild & Sons, de Londres, que estava interessado em absorver o projeto de Mauá na São Paulo Railway, companhia inglesa autorizada a funcionar por decreto em 1868.

Advieram momentos difíceis quando, trechos da serra já estavam abertos e os poderes provinciais permitiram a construção de uma rodovia com traçado semelhante a São Paulo Railway. A empresa tinha seu capital esgotado, as ações baixaram e os banqueiros negaram empréstimos.

Mauá não esmorece, adianta verbas ao empreiteiros e à próxima companhia, muitas vezes assinando documentos mal redigidos ou não exigindo comprovantes. Os empreiteiros da São Paulo Railway já deviam a Mauá cerca de 4.000 contos de réis.

O Cabo Submarino

Mauá não admitia um fracasso ou desastre financeiro na obra da Santos-Jundiaí. Assim é que se atirou com denodo à realização do Telégrafo submarino para ligar o Brasil à Europa. A concessão, já vencida, era de posse de Pier Alberto Ballestrini. Em 1872, Mauá obtém definitivamente os direitos, realizando no mesmo ano a primeira transmissão. Pelo fio elétrico, o imperador envia mensagens ao Papa, à rainha da Inglaterra e outras personalidades européias. A recompensa chega dois anos após, quando em 26 de junho de 1874, Mauá recebe o título de Visconde. A empresa transformou-se em "Brazilian Submarine Telegraph Company."

Após a adoção da reforma Silva Ferraz, e do protecionismo à agricultura e às importações, Mauá transforma a Ponta da Areia em oficina de consertos, e depois fecha a fábrica em 1877, com um enorme prejuízo.

Os demais empreendimentos de Mauá também foram minados pelas mesmas condições adversas. Eles estavam na mira dos capitalistas mais fortes, sobretudo ingleses, que tomaram conta de quase todas as empresas por ele iniciadas.

Em 1878 torna-se bastante precária a situação geral dos bancos de Mauá. Seus débitos aumentam e são negadas suas pretensões de crédito junto ao Governo. Até a liquidação de seu crédito junto à São Paulo

Railway é negada. A direção da ferrovia alega improcedente o pedido, alegando que a sede da empresa ficava em Londres.

É inevitável a falência.

Amargurado e desiludido, escreve uma descrição de todos os seus empreendimentos, que se torna sua autobiografia:

“A Exposição aos Credores e ao Público.”

E Mauá, até a sua morte, obsedado, vende seus bens e colhe o que resta de suas empresas para liquidar as dívidas.

A 21 de outubro de 1889, aos 76 anos de idade, falece em Petrópolis.”

O CONTEXTO POLÍTICO SOCIAL DO II REINADO

A necessidade de estudar a participação de Mauá no contexto geral do desenvolvimento econômico brasileiro na fase do II Reinado, sentindo é bem verdade os seus múltiplos aspectos, requer sem dúvida, no momento, que uma análise de sua obra seja dirigida não para um exame particular de seus empreendimentos mas as causas internas, sem esquecer as condicionantes externas, que determinaram o crach de 1875.

É comum buscá-las apenas no quadro puramente econômico, financeiro ou então no comprometimento externo de nossa economia, quando nos parece mais justo, que elas, as causas, estão sedimentadas na então situação sócio-política, considerando aí, o longo processo de uma formação evolutiva, por sinal profundamente dependente do contexto europeu, e em particular Inglaterra e França.

Considerando o nosso processo econômico, sabemos que sua característica principal residiu no binômio monocultura-escravidão, o qual estendeu-se desde o descobrimento até 1888, quando a força de trabalho — o escravo — é declarado livre, permanecendo porém o primeiro elemento do binômio no caso a monocultura — o café.

Os elementos condutores por sua vez, constituíam, desde o período colonial, em fácil transposição ao império, uma classe, ligado ao binômio econômico, a qual demonstrou pouca receptividade às modernas técnicas de produção no campo agrícola e intensamente ao setor industrial, que não fosse do primeiro decorrente. Assim sendo, seus elementos de atuação política, ministérios, conselhos, câmara e senado, comportavam-se como legítimos defensores dos seus interesses, comandando a máquina governamental, ante o olhar passivo do Imperante que, a bem da verdade, não fora educado, dentro do seu tempo e por conseqüência, para exercer positivamente as funções que lhe estavam afetas, mui principalmente de conduzir o processo do desenvolvimento do império, para não dizer mais tarde que conduziu maus governos.

A crítica assim elaborada, portanto, no contexto geral e não apenas no Imperador, aqui destacado por ser a primeira pessoa, mas com a

ressalva de que os titulares do Império e aqui nomeados não pela nobreza, mas pela participação política administrativa nos negócios públicos, e na condução das atividades produtivas.

Conservadores e liberais desenvolvem, durante o segundo reinado, programas, meramente de natureza política, pois não mostraram-se sensíveis ao campo econômico e muito menos no que diz respeito a participação do Estado neste setor, pois formados e educados sob égide do liberalismo britânico, não tinham condições de elaborar a sua crítica.

O Império, como nós sabemos, nasceu comprometido e comprometido passou o tempo a assistir de quando em vez, tentativas de ruptura com a situação, como por exemplo a denúncia em 1843 dos acordos com a Inglaterra procurando colocar em posição econômica diversa a política das tarefas induzindo não para produzir uma simples arrecadação por mais expressiva que fosse mas para proteger e incentivar a produção nacional.

A tarifa Alves Branco foi o primeiro passo que entretanto não encontrou segmento nas revoltas sucessivas pois a mentalidade na época (Brasil) a interpretava de modo diverso, ou seja, via a tarifa apenas sob o ponto de vista fiscal e não incentivador, enquanto por outro lado estimulava-se uma política de empréstimos, correndo paralelamente o conceito do país eminentemente agrícola e primário.

Convém ainda registrar a flagrante estrutura dos quadros da sociedade brasileira, reflexiva da pobreza geral, inclusive e principalmente no campo da educação e instrução as quais existiam apenas como fachada de uma elite alienada e por consequência desvinculada do processo brasileiro.

Tínhamos assim uma sociedade de analfabetos, porém polidos, para os quais o trabalho manual era vergonhoso, e uma grande população escrava, sob a qual repousavam todos os esforços de trabalho. Por consequência era deveras reduzido o espaço de vida desta massa amorfa e insequente. Muitos espaços no mundo brasileiro, com um litoral urbanizado e um interior autárquico, ambos voltados para a linha do horizonte em busca do navio que trazia os bens de consumo (globais) e levar a nossa produção primária. Um ensino superior fraco e empistolado, frequentado pelos meninos que aí tinham o seu aprendizado para o ingresso, pela mão paterna, na câmara política. Uma população portanto inativa e contemplativa do mundo ao seu redor. Uma consciência, por demais ingênua, parada mesmo, ante os acontecimentos nacionais. É portanto de se louvar os esforços de Mauá e outros em busca de uma mudança.

Esta sociedade forjada já dissemos ao sabor do sucesso econômico da monocultura e da escravidão, a partir dos anos 50 presencia o aparecimento de estabelecimentos industriais ao mesmo tempo em que vai caindo o número de escravos e os operários eram recrutados na massa flutuante, polida pela miscigenação.

Politicamente a rotatividade intensa entre Liberais e Conservadores, na formação dos gabinetes, constituía apenas em simples manobra po-

lítica já que ainda representavam o mesmo compartimento social sem apresentar uma divisão, de idéias, de modo que se pudesse estabelecer um divisor ideológico. Os nossos partidos eram, portanto, o sustentáculo de uma burguesia rural, que detinha em suas mãos grande parte das terras cultivadas, tendo como instrumento de trabalho a massa escrava.

As tentativas de transformação dos meios de produção e o aparecimento de uma camada social, ativa e urbana — o operariado e uma conseqüente, evolui dos núcleos citadinos, que viria alterar a fisionomia social e econômica do Império não podendo contar com o apoio da burguesia rural, que temia perder o comando do processo econômico-político do país.

Assim portanto, a produção nacional vinha se sustentando de uma produção agrícola, voltada para o mercado externo. A Reforma da Tarifa em 1844, modificada mais adiante em 1857 e 1860 fez com que abandonássemos o livre cambismo e tentássemos um protecționismo, como incentivo a indústria, que então procurava ganhar força através da produção textil e da pequena metalurgia. Neste quadro vai se desenvolver a ação de Mauá, que encontra uma sociedade arraigada a velhos conceitos, a princípios econômicos já para sua época ultrapassados, mas que temia em sustentar a situação, principalmente porque mal formada, não teve condição de elaborar uma auto-crítica e formular um projeto de desenvolvimento.

A PERSPECTIVA ECONÔMICA DO II REINADO

No estudo do processo econômico do II Reinado não queremos apenas repetir e seguir a linha dos melhores autores pois o nosso objetivo é apenas, produzir uma crítica do seu comportamento. O seu panorama geral permite perfeitamente avaliar o porque das nuances que se podem registrar, sendo que estas, estão condicionadas a implicações de natureza externa, pois a segunda metade do século XIX foi rica de transformações principalmente a partir dos anos 60, coincidindo muito com alguns surtos de progresso nas regiões periféricas da Europa como é sem dúvida o caso brasileiro. Assim é possível entender a fragilidade econômica brasileira dos anos 60, quando das tentativas de Mauá, acrescidas das resistências internas e das pressões externas atuantes. Nesta conformidade o exame de suas perspectivas econômicas vão nos conduzir para seus índices de produção no período e aí verificar que em ordem de grandeza são baixos.

Primeiramente a ordem econômica a bem dizer não foi alterada, uma vez que a sua base nos dois sentidos continuava a mesma, agora conseguindo um produto nobre que não deixava de encontrar no mercado externo, pois para ele trabalhávamos alguns obstáculos. O café desenvolve o Vale do Paraíba — fluminense e paulista — e faz a represa do resto.

Baseados assim numa economia agrícola-escravota, e formada quanto ao seu processo dependente do mercado externo, já que o interno é ausente, e não colonial, torna difícil a penetração, não apenas de uma tentativa de diversificação econômica mas, principalmente, de uma moderna mentalidade econômica-financeira.

É preciso considerar, ainda, que o capitalismo preparava-se para alçar nova etapa.

O término das guerras napoleônicas, encontra a Inglaterra senhora do comércio mundial, alheia a Santa Aliança, e voltada apenas para expandir sua economia de troca e logo após coloca o seu capital diretamente nas áreas subdesenvolvidas. A sua produção industrial chega a índices bem elevados e o seu exemplo é contagiante. As diversas tentativas de conjunto, como no caso brasileiro, desta situação, através de uma política tarifária estimuladora e pioneira no campo industrial, esbarram sempre nos obstáculos que favorecem o capitalismo inglês. Assim a Inglaterra combate o tráfico e a escravidão não por pena dos pobres negros trazidos a trabalhar no Brasil, mas porque ele é para o capitalismo inglês um peso morto como consumidor, enquanto sua força de trabalho torna os produtos fabricados, concorrentes do seu similar. Responsáveis diretos ou indiretos pelo comércio mundial, os ingleses complementam sua política de empréstimos, tornando-a mais britânica quando fornecem sua técnica e seus produtos, para Mauá criar no Brasil suas linhas férreas seus estaleiros, etc., para depois deles se apossar e assumir, controlar a circulação e exportação das nossas riquezas e comunicações interior e exteriores. A sua visão é ampla e objetiva. A América do Sul já estava em mãos da bolsa de Londres e assim não era necessário mandar tropas numerosas e exploradores "científicos" como na África e Ásia. Seus empréstimos sustentavam os governos simpáticos à sua causa e por sua vez impedia a penetração americana, no que eram facilitados por nossa política externa voltada quase que exclusivamente para a Europa.

Quando fazemos referências às tentativas americanas no que diz respeito a uma maior aproximação com o império é porque desde a época da Doutrina Monroe a mesma foi idealizada além da simpatia que os americanos manifestaram pelas revoltas de 1817 e 1824. Não é possível a tarifa de 15% que favorecia aos ingleses foi deveras contestada pelos americanos na medida em que a mesma se constituía num obstáculo frequente a sua penetração no mercado brasileiro. Logo a disputa era legítima assim como a pressão inglesa era aqui manter a sua posição de nação privilegiada.

Assim as origens do seu processo de formação encontram-se, sem dúvida, numa reação de compromisso pois, pressionado pela Inglaterra, o então Príncipe regente D. João abre os portos do Brasil, em 1808, medida revolução de 1798 que viu, entretanto, logo após dos anos 1810 nos tratados então assinados, um instrumento legal de difícil derrubada, pois parte do seu próprio contexto ante a possibilidade de melhoria dos seus negó-

cios agora diretamente com a Inglaterra, que lhes emprestaram total apoio, inclusive formando outros agentes, que vão comandar o processo da independência. É preciso acrescentar, porém, que os tratados então assinados sob a égide teórica do liberalismo, diríamos bem inglês, veio por sua vez possibilitar a genesis de uma sociedade de trabalhadores livres em um regime predominantemente escravocata. Complementando as medidas inicialmente decorrentes do decreto de Janeiro de 1808, logo a 1º de abril reforma, o monarca, o alvará de 1785, liberando então as atividades industriais, e assim agindo o Príncipe copiava a seu modo Colbert, numa tentativa mercantilista, quando a época era outra e o império português, economicamente, conduzido pela Inglaterra ingressava no Liberalismo. Vestígios, porém, do mercantilismo vão sobreviver no pensamento brasileiro por todo o Império, que se amparavam nas seguintes providências:

- a) isenção de direitos aduaneiros sobre a matéria prima necessária a indústria.
- b) isenção de impostos de exportação dos produtos.
- c) fardamentos para tropas com tecidos nacionais.
- d) incentivar os inventores ou introdutores de novas máquinas.
- e) o Estado ainda dava subsídios para a lã, algodão, seda, ferro e aço.

Todas estas providências eram resultantes das idéias defendidas por José da Silva Lisboa, as quais entretanto encontraram nos tratados de 1810 a interferência negativa e predominante durante todo o primeiro reinado pois somente em 1841 a assembléia geral autorizou a organização de uma nova pauta alfandegária estabelecendo *direitos* que variam de 2% a 60%. A autorização outorgada pela Assembléia coincide com o término em 1843 dos tratados com a Inglaterra com a tarifa de 15%, levando-a a solicitar prorrogação, obtida por um ano, findo o qual para fazer pressão contra as novas tarifas, criou um imposto de 60 shillings sobre o açúcar brasileiro, enquanto o produto de outras procedências pagariam apenas 43 shillings.

A tarifa assim foi decretada em 1844 — a tarifa Alves Branco que então sistematizava nossa nomenclatura aduaneira em 2.919 artigos, tributando em 31% a maioria dos produtos estrangeiros. Justificando a sua tarifa disse Alves Branco: "a indústria manufatureira nacional em todos os povos, constitui o primeiro, o mais seguro e mais abundante escoadouro de sua indústria".

O conteúdo industrialista da tarifa era flagrante, sendo pois complementado com outras medidas de incentivo para o setor têxtil e privilégios para importação de máquinas. Esta tarifa deu nascimento ou melhor, veio estimular a ação de Mauá.

É preciso ecentuar que esta tarifa trazia no seu contexto, um cunho racionalizante, idéia que já alcançava também a própria Europa.

Certo estava portanto Alves Branco. Um país não pode eternamente ser dependente de uma política de mercado, orientada para o exterior quando, internamente, não encontra lugar para os seus produtos, pois "a indústria fabril interna de qualquer povo é o primeiro, mais seguro e abundante mercado de sua lavoura".

Pena é que a ressonância interna destas formulações fosse quase nenhuma. Dois obstáculos: primeiro de consciência; segundo os interesses ingleses.

As suas filosofias eram sem dúvida coincidentes e mais tarde a lei contra o tráfico, possibilitando a transferência de renda para o campo industrial, veio impulsionar o setor para desagrado dos grandes proprietários e todos aqueles que manipulavam em aliança com o latifúndio e o comércio importador acrescido do aspecto de que o mesmo era em sua grande maioria controlado por estrangeiros.

Vários foram aqueles que, não entendendo os princípios pertinentes à época e que inspiraram a tarifa, achavam como Rodrigues Torres, um receio quanto aquela pressa, quase uma corrida para a industrialização, compravam mais na agricultura, além de se manifestarem contra o protecionismo. Existia assim profunda incompatibilidade entre os defensores de uma política tarifária, arrecadadora e protecionista e aqueles que a viam apenas por seu lado meramente fiscal. Desta maneira a política tentada, pela tarifa em vigor, era no entender de muitos prejudicial na medida em que a política imperial, por seu turno, não era orientada por nenhum sistema, mas visava apenas atender situações de momento.

A pressão dos contrários leva a criação da nova Comissão tarifante revisora que chega somente ao fim dos seus trabalhos em 1857, denominada Souza Franco, a qual complementa, em seu sentido contrário a economia industrial brasileira, pela tarifa Silva Ferraz, que veio prejudicar o estabelecimento da Ponta da Areia.

Assim é possível sentir que a política tarifária era deveras alternativa, refletindo as contradições que o nosso próprio desenvolvimento apresentava. Estudando-a disse Roberto Simonsen: "A quase totalidade de nossas tarifas, durante o século XIX teve caráter acentuadamente fiscal. Nunca tivemos um governo que se dispusesse, resolutamente, por tempo útil, como fizeram os governos norte americanos, a seguir uma política nitidamente protecionista." Outro estudioso do período, Amaro Cavalcante diz: "Dar hoje proteção aduaneira a certa indústria e amanhã diminuí-la ou retirá-la mesmo, antes de alcançar o efeito desejado — sem o devido critério ou pela simples razão de desagrar o imposto — como já se tem feito entre nós, é erro considerável e prejudicialíssimo, sobretudo ao capital, cujo emprego em tal e tal indústria depende sempre da fé na ordem das coisas existentes."

O conjunto das duas opiniões expressas vem realmente dizer inclusive da própria posição de Mauá quando revela sua amargura quanto ao

papel dos fazendeiros que não atendiam aos seus apelos ao preferir adquirir simples apólices do governo do que concorrer com o seu capital para as suas empresas.

Podemos ainda acrescentar que a ausência de capitais, a dificuldade de mão de obra qualificada, escravidão, a existência de uma mentalidade condicionada a expedientes primários de produção, colocava a desconfiança ante os empreendimentos de Mauá. Daí Tavares Bastos afirmar em 1861 — fábricas no Brasil são simples acidentes, enquanto Borja Castro afirmava “forçoso será confessar a triste verdade de uma indústria sem vida, e sem vigor e sobretudo reconhecer que neste momento, falecem ao Brasil os principais requisitos para ser uma nação verdadeiramente industrial”. Assim é evidente que havia uma ausência flagrante de um espírito de associação. Em complemento dos acontecimentos dos anos 60, temos a Guerra do Paraguai e a política de emissões a qual provocou a expansão econômica, embora efêmera, porque o governo imperial, mau concluída a campanha, voltou à sua antiga política fiscal para satisfazer a lavoura cafeeira e do setor comercial a ela vinculada. Analisando ainda as condições econômicas, das duas décadas, é preciso verificar ainda seu outro aspecto e este diz respeito a inserção do Brasil como nação periférica e portanto vulnerável às crises cíclicas do capitalismo. Assim nossa economia por exemplo foi duramente atingida em 1857, 1858 e finalmente em 1864 com a “quebra do Souto”, quando registrou-se um grande número de falências na praça do Rio de Janeiro.

Há que considerar que o governo imperial entendeu sempre que não intervir de forma alguma no campo econômico negando inclusive auxílio financeiro a modelar companhia textil, a Brasil Industrial, mantendo a mesma atitude mais tarde com relação a Mauá, como veremos. O contexto industrialista, entretanto, ante toda a reação contrária realiza em 1861 e 1866 duas exposições sem grande repercussão, inclusive pela total indiferença do governo, comprometido em sustentar uma política econômica voltada apenas para a produção de bens primários, bens cuja exportação vinha encontrando, dia após dia, a concorrência de outras fontes além do aumento de direitos nos países importadores.

O choque das duas correntes atingia os próprios quadros da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional pois a sua seção de comércio era de parecer que nas circunstâncias do momento o Brasil jamais deveria largar a “estrada da liberdade do comércio para esguinar-se pelos escuros, tortuosos e íngremes desvios do protecionismo.” Para reforçar a sua argumentação recorriam tanto aos fisiocratas quanto a Cairu para concluir dizendo:

“A criação forçada de indústrias urbanas artificiais, contemporâneas, pode lisonjear a vaidade nacional, não servirá jamais para aumentar a riqueza e o bem estar das povoações; produz infalivelmente a acumulação de braços e capitais nas cidades, e como consequência fatal, despovoação e empobrecimento dos distritos agrícolas, aumento do pauperismo tris-

temente agravado pelo alto preço dos gêneros alimentícios de primeira necessidade.”

Embora derrotado na Sociedade este parecer, os poderes públicos não atenderam aos reclames industriais. Nesta conformidade a crise de 1875 — a quebra de Mauá — constituiu sem dúvida um exemplo concreto da orientação econômica seguida pelos governos, conformados em suprir os nossos defeitos no balanço de pagamentos, em sucessivos empréstimos e uma política de compromissos e uma crescente evasão de moeda metálica com a conseqüente emissão de papel moeda financiada, sem esquecer o papel dos bancos emissores inclusive o de Mauá, que defendia a sua participação estimuladora da economia interna, uma vez que os metais serviam para atender aos compromissos externos.

Era a bem dizer o retrato fiel da incompreensão do mundo econômico da época e da realidade brasileira por parte dos nossos políticos.

Esta posição da lavoura é constante durante todo o II Reinado. As suas dificuldades, cada vez maiores, provoca na classe um clima de irritação, esquecendo-se de que a maior culpa é ela mesma, pois não procurou adequar os seus meios e mecanismos de produção às técnicas modernas. O comércio importado, formado por estrangeiros e nacionais deles dependentes, agia sorrateiramente junto as comissões tarifárias como verdadeiros grupos de pressão, para prejudicar, o setor nacional, auxiliados ainda pelos bancos estrangeiros aqui estabelecidos, principalmente ingleses, que controlavam o câmbio e realizavam uma remessa de lucros sem na verdade nenhum controle, mesmo porque carecíamos de autoridade para agir coersitivamente.

A posição ocupada pelo Brasil no contexto da América Latina, principalmente o seu potencial econômico, não despertou apenas o comércio inglês, que antes mesmo da independência optou através dos tratados, praticamente o seu monopólio, mas despertou também os norte-americanos que, lançando a Doutrina Monroe em 1823, resolveram consubstanciá-la em termos econômicos, procurando obter parcelas importantes do nosso comércio, através de ações as mais diversas, inclusive após a guerra de Secessão, quando o Império erradamente mostrou-se simpático aos Confederados, conquistar a Amazônia através de hábeis e sucessivas manobras.

Inicialmente, e dada a natureza do nosso trabalho, devemos considerar principalmente os aspectos ideológicos e econômicos, das situações da República do Norte com o Império brasileiro. A primazia do aspecto ideológico deve-se ao fato de que os americanos não aceitavam a existência de uma monarquia na América, dada, é evidente, a sua conotação européia e por outro lado, a implantação de uma República à americana no Brasil, conduzi-lo-ia para sua esfera, a princípio ideológica para em seguida substituir a Inglaterra como mentora de nossa economia, o que vai acontecer paulatinamente com a proclamação da República. Quanto ao segundo aspecto — o econômico — a sua influência e interferência

foram gradativas, principalmente sobre a classe média e a burguesia na medida em que ambas vêm no exemplo americano o modelo econômico justo para a sua ascensão política.

Depois de emprestarem o seu apoio logístico às revoltas de 1817 e 1824 em Pernambuco, os americanos interpretaram o 7 de abril como o primeiro passo para o estabelecimento no Brasil de uma República. Esta interpretação tinha sua razão de ser na medida e em que, no momento, havia nos quadros políticos e no povo uma grande simpatia pelos americanos, cujo progresso era cantado nas páginas de *O Americano*, jornal cujo primeiro número saiu no dia da Abdicação. O americanismo daqueles dias chegou a ponto de, em 1834, alguns deputados apresentarem um projeto de lei, estabelecendo uma Federação entre o Brasil e os Estados Unidos "para mutuamente se defenderem contra pretensões externas, e se auxiliarem no desenvolvimento da prosperidade interna de ambas as nações."

Durante o período regencial os cônsules americanos anotaram as suas interesseiras presenças não só na "Cabanada" no Pará, mas principalmente, nas revoltas republicanas da Bahia — Sabinada e na Farroupilha, dadas as conotações separatistas e republicanas de ambas.

No campo de comércio os americanos desde a abertura dos portos tornaram-se fortes competidores dos ingleses. A presença de navios americanos nos portos brasileiros, ocupava nas estatísticas o 3º lugar enquanto o valor das trocas, alcançavam cifras apreciáveis com um superavit para o Império favorecido pelo aumento constante das exportações do café.

O fortalecimento de uma classe média e de uma burguesia interessada na industrialização, que conduziu o Império a reagir através de uma política tarifante, fez com que não renovássemos o tratado de Comércio com os U.S.A. em 1840 e com a Inglaterra em 1842. Enquanto os ingleses reagiram, criando dificuldades à colocação do nosso açúcar e revigorando a campanha contra o tráfico, os americanos agiram qual piratas, apresando navios, criando incidentes e exigindo indenizações, a ponto de suspendermos nossas relações, somente restabelecidas em 1849 sem que assinássemos tratados de comércio, realizando-se este livremente, pois a cláusula da reciprocidade era meramente técnica dada que a presença de navios e de comerciantes americanos em nossos portos, não era proporcional a nossa presença nos dos U.S.A.

Apesar dos constantes atritos, provocados pelos americanos, tendo por causas entre outras a sua avontade manifesta de superar a Inglaterra, o seu comércio com o Império pouco sofreu. Por outro lado, o combate interno à política protecionista veio favorecer os U.S.A., cuja importância em nossa balança favoreceu os nosso superavits, e veio influir em muitas medidas decisivas tomadas pelo Império em relação aos U.S.A. Em primeiro lugar abriu à navegação o Amazonas, e fomentou a imigração de americanos para o Brasil, principalmente de confederados que estabe-

leceram-se em várias províncias em núcleos de colonização dos quais apenas um deles prosperou, Americana, em São Paulo.

Quanto aos investimentos americanos no Brasil estes datam da década dos anos 60. Inicialmente no setor dos transportes urbanos, quando em 1866 o Visconde de Mauá vendeu a sua concessão para uma linha de bondes. Com o crescente progresso e o desenvolvimento industrial obtidos após a Guerra de Secessão a penetração foi se tornando cada vez mais crescente.

Quanto ao campo político, o manifesto de lançamento do Partido Republicano em, 1870, proclamava "Somos da América e queremos ser americanos" — valia uma definição do que socialmente representava definindo a sua tônica política.

Colocado assim entre dois grandes competidores e contando ainda, negativamente, com as pressões do latifúndio agrícola e escravocrata, somada aos comerciantes, Mauá teve que desenvolver uma luta doutrinária contra todos estes fatores, e que como sabemos vai em 1875 ser derrotado.

Por sua vez, o Império tendo-se deixado envolver pelo esquema capitalista veio a sofrer com as suas crises cíclicas como a de 1875 que atingiu concomitantemente a Europa e os Estados Unidos. Em consequência, a pressão monetária foi inevitável, insistindo sobre os importadores brasileiros para que saldassem os seus débitos, provocando uma evasão metálica e a venda, a preços baixos, de mercadorias, além de provocar no primeiro ano 1857, 49 falências na praça do Rio e 90 ano seguinte, como uma preparação para a grande crise de 1864.

Na crise de 1864 ou a crise do Souto que provocou verdadeiro alarme nos nossos dirigentes, sem que se apercebessem porém da sua real essência, mantiveram-se arraigados aos interesses tradicionais por ulgálos eternos. O pânico foi geral e as falências de grandes proporções. Porque tudo isso? Pela irrealidade econômica que teimávamos em sustentar, ao mantermos uma política contrária ao progresso e retrógrada no tempo e no espaço, apesar de vozes discordantes como Rodrigues Torres que afirmava discutir a consulta do governo à Câmara: "A produção entre as nações manufatureiras tem elasticidade indefinida e quase ilimitada; produtos que se fabricavam a anos em muitos dias e por alto preço, podem fabricar-se hoje em menos tempo e com muita economia de despesa. Os produtos da lavoura não são suscetíveis de semelhante progresso; estão sujeitos à lei inflexível das estações, não há invenção de maquinismos que faça o café, a cana, produzirem mais de uma vez por ano e por isso não há nação exclusivamente agrícola que possa crescer e prosperar, como as nações manufatureiras". Palavras ao vento, verdade nunca reconhecida. Alguns adversários do equilíbrio entre os dois campos chegavam a afirmar que o nosso atraso era devido ao solo e ao clima.

A crise, entretanto, não provocou medidas ditadas pelo bom senso, servindo apenas para definir, isto sim, a aliança do grupo mercantil com a classe dominante. No período em que o Império estava empenhado na Guerra do Paraguai, quando todo o esforço da reação foi capitalizada

para a campanha, este grupo não deixou de atuar pela imprensa, manobrando a sua opinião, em função de suas contas de publicidade, para combater a nacionalização do comércio, uma reivindicação praeira, e a remessa de lucros, a cujo mecanismo estavam ligados os bancos estrangeiros, que manipulavam o câmbio. O papel destes estabelecimentos por bem definido por Joaquim Franco de Lacerda: "A jugar-se pelo que se observa em nossa praça, os Bancos ingleses quase nenhum serviço prestam ao comércio ou a indústria, dedicando-se quase que exclusivamente a especulações cambiais; além de por sua organização estarem mais no caso de tirar proveito da depreciação de nossa moeda inconversível, estão isentos de onerosos impostos que pesam sobre as instituições nacionais."

Não restringindo-se sua ação de meros cambistas, os bancos, através de sucursais em diversos pontos do Império, estendiam-na a ramos os mais distintos, principalmente o café, de cuja comercialização vai escapando das mãos dos nacionais, a ponto de Joaquim Lacerda arguir da intervenção do Estado, para defender a liberdade econômica.

Por outro lado dominando o setor dos transportes este desenvolvia-se transportando ao interior mercadorias importadas, ampliando assim sua área de consumo, enquanto traziam de volta para o litoral as matérias-primas que sustentavam o mercado exportador. As ferrovias responsáveis por esse processo que em 1860 atingia aproximadamente 130 quilômetros, terminada a Guerra do Paraguai, e com a aceleração da ação estrangeira global, atinge em nossa data limite 1875, 1.264 km.

Como bem acentua, Nicea Velela Luz: "Era como se um novo tratado de 1810 tivesse sido assinado, firmando a capitalização da nossa independência econômica."

Foi portanto este quadro, onde o prejuízo nacional era uma constante que provocou a crise industrial de 1875.

"Tratava-se, como ensina Loche — "de um conjunto de indústrias que não havia ainda superado a fase artesanal em grande escala, seus interesses dificilmente se harmonizavam, cada ramo se defendia isoladamente, suas formas de organização eram precárias. A indústria mais avançada, a de construção naval, estava praticamente liquidada, desde as medidas aprovadas em 1862, consagrando a liberdade de navegação. Sente-se, nas áreas urbanas, o efeito do declínio industrial: Havia, nelas, crescentes camadas de desempregados ou de pessoas ocupadas em atividades instáveis e circunstanciais, e a prostituição ganhava campo. No decênio de sessenta, tinham entrado no país mais de cem mil imigrantes, quase duzentos mil no decênio seguinte. O mercado interno assumia novas dimensões, mas a política econômica não se alterava. Começaram os defensores da liberdade comercial a sustentar a tese de que a livre entrada de mercadorias, constituía a preservação do interesse dos consumidores; a criação de indústrias "artificiais, diziam, acarretava a alta dos preços e onerava os que compravam. Essa argumentação encontrava

eco. Nela repousa a velha tradição de que a qualidade é sempre ligada à origem no estrangeiro: o produto nacional é necessariamente inferior."

As perspectivas portanto não apresentavam grande viabilidade de progresso à corrente industrial, na medida em que em 1874 a nova tarifa resultado da nítida aliança do comércio importador e ao latifúndio encontrava todo o apoio no titular da agricultura que defendendo a tese de "essencialmente agrícola" completava dizendo que o esforço brasileiro deve-se "aplicar-se de preferência a fácil aquisição dessas riquezas (as naturais) e a cultura do solo, por toda a parte fecundo e altamente remunerador do trabalho, ainda mesmo rotineiro da lavoura".

Em 1875, crise, ante a pessoa do imperialismo e do seu aliado interno o latifúndio exportador importador, a incapacidade à capitalização para o desenvolvimento harmônico e em ala um grande número de novas falências de estabelecimentos de crédito, entre eles o de Mauá. Era o fim. O empresário de muitas facetas batia as portas da falência, incrédulo ainda, ante as negativas de uma política de governo que não aceitava, na capacidade e no dever do Estado em intervir no campo econômico, quando este era a vítima da sua própria política.

AS IMPLICAÇÕES POLÍTICO-ECONÔMICAS E SOCIAIS DO CRACH DE MAUÁ

A colocação idealizada por Mauá para desenvolver a sua ação no quadro estreito do Império fê-lo esbarrar no setor político-econômico social deveras *sui generis*, na medida em que, como anteriormente acentuamos, o seu maior obstáculo reside na ausência de uma mentalidade econômica brasileira.

Formado como sabemos, teórica e praticamente na escola inglesa, Mauá não entendeu criticamente o Brasil de sua época e muito menos os seus monitores políticos e o que é mais grave não encontrou por consequência, no conjunto de nossas forças econômicas, uma resposta positiva às suas iniciativas.

O seu pioneirismo foi assim colocado sob bases realmente falsas, além de estender a muito setores sua ação, inclusive nos países do Prata, envolvendo-se até nas questões políticas internas, e nas relações destes países com o Império.

Enganou-se Mauá com as concessões recebidas, pois os homens de dinheiro de seu tempo mesmo após a proibição do tráfico, não atenderam as suas constantes tomadas de capital.

O progresso da economia brasileira na segunda metade do século XIX, não atingiu o Império de modo geral e concentrou-se na região centro-leste, estagnando as tradicionais atividades do açúcar e algodão. A decadência destas lavouras e necessidade de braços no Sul, fez com que os produtores do Nordeste vendessem os seus escravos. A

partir deste momento as desigualdades entre as províncias do Norte e do Sul vão aparecendo de modo que num futuro próximo ocorrerá a inversão do mando político.

A expansão cafeeira provocou o progresso de centros urbanos, incrementando por sua vez as ferrovias e rodovias ampliando o mercado interno. Em consequência do desenvolvimento urbano, há um crescimento das classes sociais, com uma classe empresarial, industriais, comerciantes, banqueiros, acionistas, surgindo também o proletariado urbano e operários fabris, empregados no comércio, ferroviários, bancários, etc. Cresceu também a classe média, pequenos comerciantes (vendeiros, taverneiros, padeiros, artesãos de várias atividades e funcionários públicos, no Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife. Na região cafeeira paulista o imigrante fez crescer o proletariado rural, o mesmo ocorrendo na zona açucareira no Nordeste e no Sul. A presença do imigrante difundiu a pequena propriedade. No que tange aos militares, terminada a guerra do Paraguai, vão se incorporando, gradativamente, ao campo político, como representantes do pensamento armado da classe média e da pequena burguesia, que haviam aplaudido o lançamento do Partido Republicano, constituindo portanto, importante contingente na vida política nacional.

Preocupados com o desenvolvimento puro e simples do binômio — café-exportação — o homem econômico brasileiro é um ser carente de espírito empresarial. Não é realizador, e assim sendo não alcançou as iniciativas de Mauá.

Assim quando analisamos o seu crach em 1875 a primeira impressão é de que a pressão externa foi mais sensível e mais radical principalmente a partir dos anos 70. Nada mais falso. Cremos que a causa mais contundente do fracasso reside no campo interno.

Ao destacarmos o setor o fazemos, analisando-o desde a sua origem e evolução, até a formulação teórica e constatamos que, a mesma, recebeu como toda a cultura brasileira de então, uma conotação européia, principalmente a americana, a partir dos anos 70, que sem passar por um processo redutor, sociologicamente falando, não poderia ter sido aplicado.

Assim apesar de termos obtido na década dos 60 superávits em nossa balança comercial estes eram na verdade irreais, na medida em que obtínhamos as divisas, mas não podíamos aplicá-las em termos nacionais sendo necessária a sua troca por bens de consumo e de capital que éramos obrigados a importar: “Por outro lado, enquanto nos anos seguintes caíam os preços dos nossos produtos de exportação, as manufaturas aumentavam; é pequena, acentua Dorival Teixeira Vieira, a força aquisitiva da riqueza, sendo necessário despende uma grande quantidade de produtos para obter os objetos necessários do seu consumo. Neles se produz o fenômeno curioso do poder aquisitivo da riqueza diminuir com o aumento do movimento econômico, porque as coisas indispensáveis do seu bem estar — poder — manufaturados vindos de outras regiões industrializadas — em vez de baratearem, tornam-se cada vez mais caras e

mais custosas e o seu engrandecimento torna-se assim mais aparente que real.”

Continuando, verificamos que, a existência da controvérsia entre os interesses agrícolas e industriais, quando um buscando manter e outro requerendo, a proteção do Estado, este dominado pelos grandes proprietários, orientavam a política econômica do império no sentido do campo, considerando a possível ação protetora do Estado, à indústria como perniciosa e contrária a própria liberdade.

Torna-se assim necessário focalizar alguns pontos desta controvérsia para sentirmos o quanto ela representou na década dos 70, junto com o neo-colonialismo, para o chach de Mauá.

Assim, enquanto os grandes proprietários, vinculados às casas exportadoras instaladas nas cidades comerciais, sustentavam os sucessivos Gabinetes, mantendo no campo uma massa escrava ao lado de homens livres dependentes, sem inclusive fomentar o progresso das cidades próximas as suas fazendas, verdadeiras autarquias, e suprindo suas carências no exterior, o industrial lutava contra inúmeros fatores a saber:

- a) O Instituto da escravidão.
- b) Presença acentuada de uma ideologia colonial na sociedade brasileira.
- c) Ausência conseqüente de uma mentalidade empresarial diversificada.
- d) Falta de capital nacional.
- e) Falta de escolas principalmente profissionais.
- f) Domínio do governo pelos partidos representativos do latifúndio.
- g) Presença do capital inglês e da competição deste com o americano.
- h) Precariedade do nosso sistema de viação.
- i) Ausência de uma siderurgia pois não possuíamos carvão nem sabíamos processar o minério de ferro.
- j) Não implantação de uma política tarifária que protegesse a produção nacional.

e, finalmente aquela resultante de todo este conjunto: a Pouca visão do Imperador.

D. Pedro II, pela negativa educação que recebeu para um chefe de Estado, sempre mostrou-se receoso quanto a determinadas iniciativas. Foi um Imperador sem dúvida cioso dos seus deveres mas de visão estreita no campo das realizações de grande vulto ou melhor, aquelas que provocariam mudanças. Feito Imperador aos 14 anos, D. Pedro só conheceu a Europa na década de 70. Não conduziu. Foi um homem sem ambição de mando e de criação. O seu horizonte político não ultrapassava o estreito mundo da Corte de São Cristóvão muito embora visitando a Europa e os Estados Unidos, na feira de Filadélfia, mostrasse interesse

por alguns inventos, como o telefone, não transmitia ao seu governo o que via e ouvia. Culpado, não, pois não foi educado para ser Imperador, tanto assim que várias vezes manifestou vontade de tudo largar para ser um simples professor.

Mauá, "o primeiro burguês de nossa história" representou o espírito empreendedor, de nossa economia, liderando uma corrente que, embora, tendo encontrado no governo a garantia de juros, para algumas de suas iniciativas, teve porém que lutar, primeiro contra o imperialismo, mas principalmente, contra o complexo econômico-cultural dominante na segunda metade do século XIX e responsável pelas medidas contrárias ao progresso industrial.



MAUÁ

Assim sendo consideramos que, mais do que pressões do imperialismo, a falta de uma mentalidade empresarial brasileira, na medida do próprio século XIX, foi a responsável pelo crach de Mauá em 1875.

BIBLIOGRAFIA

- 1 — SODRÉ, Nelson Werneck — *Formação da Sociedade Brasileira*. Rio de Janeiro, 1944, José Olímpio.
- 2 — MAUÁ, Visconde — *Autobiografia*. Rio de Janeiro, 1964 — Edições de Ouro.
- 3 — LIMA, Heitor Ferreira — *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*. Cia. Editora Nacional — Brasiliense — 347, São Paulo.
- 4 — LUZ, Nícia Vilela — *A Luta pela Industrialização do Brasil*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1961.
- 5 — BANDEIRA, Muniz — *Presença dos Estados Unidos no Brasil*. Rio de Janeiro, Edit. Civilização Brasileira, 1973.
- 6 — ALMEIDA, Wright, Antônia Fernanda Pacca de — *Desafio Americano à Preponderância Inglesa no Brasil (1808-1850)*. Rio de Janeiro, 1972, Conselho Federal da Cultura.
- 7 — BUESCU, Mircea — *Evolução Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro, 1974, 2ª edição.
- 8 — PRADO JÚNIOR, Caio — *História Econômica do Brasil*. Editora Brasiliense, São Paulo, 1971.
- 9 — REBELLO, Edgardo de Castro — *Mauá e Outros Estudos*. Livraria São José, Rio de Janeiro, 1975.

Impresso pela Gráfica Editora do Livro Ltda.