

## André Rebouças: o intelectual orgânico dos Negociantes

Nivea Silva Vieira\*

[niveahistoria@yahoo.com.br](mailto:niveahistoria@yahoo.com.br)

O Engenheiro André Pinto Rebouças, conhecida por sua militância abolicionista na década de 1880, foi um dos grandes defensores da participação da iniciativa privada na economia do País e esteve afrente dos dois únicos melhoramentos portuários realizados parcialmente no Segundo Reinado: a *Companhia Docas da Alfandega do Rio de Janeiro* e a *Docas de D. Pedro II*. (LAMARÃO: p. 57)

Filho de um renomado jurista baiano, Antônio Rebouças, André Rebouças chegou ao Rio de Janeiro com sua família em 1846. Oito anos depois, em 1854, matriculou-se no curso de Engenharia da Escola Militar de São Francisco, antiga Escola Militar Imperial.

Em 1855 foi assentado na Praça como voluntário do 1º Batalhão de Artilharia à pé. Foi promovido, em 1857, a 2º Tenente do Corpo de Engenharia pelo então Ministro da Guerra Jerônimo Francisco Coelho. Dois anos depois André Rebouças matriculou-se na Escola Militar e de Aplicação na Praia Vermelha, a única forma de ascender ao grau superior de Engenharia Militar.

John Schutlz publicou em 15 de abril de 1855 um artigo no Jornal “*O Exército*” caracterizando a geração formada nesta Escola Militar, principalmente a partir de 1850, como um grupo de oposição donde a formação científica e o preparo técnico, aliado ao sentimento de corporação, não raro lhe inspiravam reformas sociais e materiais.

Para Alexandro Dantas Trindade, o período em que Rebouças frequentou a Escola Militar, certamente, o levou a presenciar este pensamento crítico e reformista, influenciando-o também a endossar a maioria daquelas ideias, como sugerem suas preocupações em torno da deficiência das vias de comunicação do império, das críticas ao caráter monopolizador da

---

\* Doutoranda em História pela Universidade Federal Fluminense

agricultura, das críticas a escravidão e etc. Em contrapartida, o peso do corporativismo do qual não nutria menor simpatia, teria sido bem menor. Ao contrário, a crítica ao militarismo implicava igualmente a defesa do caráter civil da monarquia fazendo coro com os que acenavam para o perigo do caudilhismo militarismo que assolava as demais repúblicas vizinhas. Além disso, como acrescenta Trindade, a formação militar não seria a única recebida por André Rebouças. Sua viagem de estudos à Europa entre 1861 a 1862 completou sua formação inaugurando ao mesmo tempo uma outra perspectiva para a carreira. (TRINDADE: 2004: p. 78)

Ao terminar o curso na Escola Militar, em 1860, André Rebouças reivindicou para si e para seu irmão uma bolsa para complementar seus estudos na Europa. Apesar de receber um auxílio muito abaixo do necessário, os Irmãos partiram para a Europa com recursos da família em 1861. Esta viagem foi fundamentalmente importante para aprimorar seus estudos para modernização dos portos

Durante a viagem a Inglaterra em companhia de seu irmão Antônio, André Rebouças visitou as administrações da Rainha Vitória em Londres e entusiasmou-se em construir uma obra análoga no Porto do Rio de Janeiro.

Ao escrever para o *Jornal Correio Mercantil*, em 1862, os irmãos Rebouças defenderam reformas estruturais no porto do Rio de Janeiro, afirmando a necessidade de criação de uma Companhia para execução de melhorias e exploração do porto.

Para endossar a tese de que a melhor saída para reforma do Porto do Rio de Janeiro seria a submissão das obras a uma companhia de capital privado, os Rebouças destacaram a deficiência dos portos franceses, como o de Havre- que funcionava apenas com um dique simples - e o de Marselha que utilizava para reparação de seus navios o canal marítimo que ligava ao porto natural da baía de Juliette, quando deveria possuir uns treze diques. Para André e Antônio, exemplos como estes demonstravam claramente “o quão defeituoso era o antigo sistema de serem as construções de utilidade pública exclusivamente atribuídas ao governo”. (REBOUÇAS: 1870)

Tendo seus planos adiados em virtude de sua participação na Guerra do Paraguai, o

projeto de criação de uma companhia para obras e exploração do porto do Rio de Janeiro só começou a se concretizar a partir de 1867. Ao retornar da guerra, André Rebuças foi nomeado à Direção das obras da Alfandega, iniciadas em 1853, pelo engenheiro Inglês Charles Neat.

Para o engenheiro Conselheiro Manuel da Cunha Galvão, o problema fundamental desta obra, não era sua disposição física e sim sua administração pelo Governo:

Quanto a mim, o erro capital, foi o de querer o Governo fazer esta obra por administração e não confia-la a empresa particular, como propôs o Sr. Neat. A despesa, segundo declara o Relatório ultimo do Ministério da Fazenda, eleva-se a mais de 6.000:000\$000 e que a necessária ainda para a conclusão dos trabalhos é de 2.000:000\$000. Isto é, custará a obra mais 8.000:000\$000. O seu orçamento foi de 370,130. Se o Governo tivesse querido aceitar proposta de pessoa muito competente, teria feito uma economia, não só de dinheiro, como de tempo. Pois que estas obras duram a 17 anos, tendo sido encetadas em 1852. (CUNHA:1867:175)

Manuel da Cunha Galvão serviu ao Corpo de Engenheiro do Exército, e depois de deixar a carreira militar, foi chefe das obras e navegação, contribuindo para a criação da *Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, do Comercio e das Obras Públicas*. Galvão publicou, em 1868, o livro: “*Melhoramentos dos Portos do Brasil*” onde fez explicita defesa do projeto de construção de docas na Saúde e na Gamboa pleiteadas por André Rebouças e Estevão Busk & C, que mais tarde se organizaram na organização da Docas D. Pedro II.

A campanha em defesa da modernização dos portos e da entrega deste setor à companhias privadas, não era um som monocórdio. Existiam opositores à perda de direitos da Fazenda Nacional em face aos interesses de companhias, na Imprensa, no parlamento, assim como entre certas fracções de negociantes.

No *Jornal Diário da Tarde* em novembro de 1870, foi publicado um artigo a respeito da entrega das obras da doca da Alfandega a companhia particular. Para o autor da matéria, o Governo havia despendido no decurso de dezessete anos cerca de onze mil contos com as obras da doca e no momento que se aproximava o seu termo não teria sido sensato entregar a

Companhia a fruição de tão grande capital, pois, o Governo poderia tirar das obras feitas todo o proveito. (JORNAL DIÁRIO DA TARDE: 8|11|1870:p1)

No *Diário do Rio de Janeiro* de 6 de julho de 1870 em matéria sobre o crédito de 1.000:000\$000 pedido pelo Ministro da Agricultura, o jornalista questionou os supostos benefícios da entrega dos serviços públicos às indústrias privadas.

Os proprietários dos trapiches, com interesses consolidados no porto, foram frequentemente acusados de se oporem e resistirem a modernização dos portos do Brasil. Como destacou o *Diário do Rio de Janeiro* em 10 de agosto de 1870:

Os trapicheiros nunca pensaram em doca, e se há dois ou três anos lhe falasse alguém em empreende-las, não só seria repetida a zombaria, mas todos, ou maior parte deles se levantaram contra o imprudente que ousava perturbar o monopólio dos armazéns de arrecadação, em que não há para os depositantes de gêneros de mercadorias, nenhuma das garantias de segurança, presteza e comodidade que em geral se encontram em qualquer porto principal, como em geral se deve considerar o da Bahia. (DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO: 10|08|1870:p 1)

Além de denúncias de proteção de senadores e desembargadores, os trapicheiros também foram acusados de sabotagem dos melhoramentos realizados em importantes portos do país.

Como chamou atenção o pesquisador Cesar Honorato, no final da década de 1860, os portos do país, sobretudo do Rio de Janeiro, já dava sinais de estrangulamento. A regulamentação da legislação para exploração dos portos de 1869 foi uma tentativa de o Governo Imperial responder os clamores por reforma neste transporte.

Aproveitando-se desta brecha, o grupo dominante da *Associação Comercial do Rio de Janeiro* lançou mão de sua primeira estratégia para intervenção no porto do Rio de Janeiro: associou-se ao Engenheiro André Rebouças para a organização da *Companhia Docas d'Alfandega do Rio de Janeiro* e das *Docas Pedro II*.

Alexandro Dantas Trindade nos lembra, que a atuação de André Rebouças como engenheiro e empresários é descrita, em geral, como manifestação de coragem e determinação individual frente às dificuldades materiais e dos obstáculos que adversários e inimigos lhe moviam. Como sugere o pesquisador, o embate contra certa concepção de engenharia dá lugar a uma disputa individual de uma personalidade empreendedora para qual a experiência do Barão de Mauá serviria de analogia, inclusive contra seu fracasso, frente ao espírito rotineiro de seus contemporâneos. (TRINDADE: 2004:p 21)

Para Trindade, embora a “rotina” de André Rebouças se assemelhasse uma “aventura”, um indicio de desconforto em meio àquela sociedade, a “aventura” estaria calcada em bases sólidas, providas de um espírito pragmático a vaguear por entre as tramas urdidas numa ordem estamental em crise. (TRINDADE: 2004: p.163)

Como vimos, além da especialização técnica em construção portuária, que lhe garantiu a participação em empresas de grande porte, o engenheiro exerceu a função de intelectual, na medida em que se dispôs a organizar o consenso na sociedade e no governo político sobre a importância da construção de uma doca.<sup>1</sup> A caracterização do engenheiro como intelectual, não deve causar discórdia entre seus biógrafos. A polêmica está em definir em que tipo de intelectual o engenheiro se encaixa. Seria ele um intelectual independente, autônomo, imbuído de um espírito empreendedor contra uma sociedade conservadora ou estaria ele a serviço de uma classe. A questão é complexa e quem nos ajuda a refletir sobre ela é o marxista Antonio Gramsci.

Em sua clássica obra: “*Cadernos do Cárcere*”(volume 2), Gramsci assegura que existe no processo histórico real, diversas categorias de intelectuais. As formas mais importantes de intelectual para o pensador são o intelectual orgânico e o intelectual tradicional. Como adverte, todo o grupo social “cria para si, ao mesmo tempo, organicamente, uma camada de intelectual que lhe dão homogeneidade e consciência da própria função, não apenas no campo econômico, mas também no social e político..” (GRAMSCI, vol 2: 2010, p.15).

---

<sup>1</sup> Na concepção gramsciana, o intelectual se define pelo seu lugar e função que ocupa no conjunto das relações sociais. (GRAMSCI :vol 2:2010)

Para o marxista, todo o empresário deve ser um organizador de massa de homens, um organizador de “confiança” dos que investem em sua empresa, dos compradores de sua mercadoria e etc. ou pelo menos deve possuir a capacidade de escolher os prepostos (empregados especializados) a quem confiar estas atividade organizativa das relações gerais exteriores a empresa. (GRAMSCI:, vol 2: 2010:p16)

Gramsci acredita que os intelectuais orgânicos são “criados” pelo grupo social para atender a tais demandas. Já os intelectuais de tipo tradicional emergem da estrutura econômica anterior e são representantes de uma continuidade que não foi extinta mesmo com as radicais modificações políticas e sociais. Todo grupo social que se desenvolve com intenção de domínio luta pela assimilação e conquista ideologia destes intelectuais tradicionais.

Analisado a formação social italiana, o autor salientou a elaboração de intelectuais formados na pequena e media burguesia fundiária e na pequena e média burguesia urbana. Para Gramsci a função do intelectual de tipo urbano pode ser comparada a função dos oficiais subalternos no exército na medida em que não possuem nenhuma iniciativa autônoma na elaboração dos planos de construção, colocam em relação, articulando-a, a massa instrumental com o empresário, elaboram a execução imediata do plano de produção estabelecida pelo estado maior da indústria, controlando suas fases executivas elementares. Completado a caracterização, o intelectual militante afirmou que, em geral, os intelectuais deste tipo, são bastante standardizados; assim, os mais altos intelectuais se confundiriam cada vez mais com o estado maior industrial propriamente dito.

André Rebouças não pertencia a uma família abastada sua escolha pelo curso de engenharia era uma escolha comum às famílias de profissionais liberais de classe intermediária<sup>2</sup> que optavam pela carreira técnica à carreira clássica nas Escolas de Direito de São Paulo e Recife. Seus planos de construir uma doca nas enseadas da Saúde e da Gamboa e de terminar as obras da Alfandega, não poderiam ser executadas sem o capital dos

---

<sup>2</sup> O pai de André Rebouças era um importante advogado, negro e autodidata, que exerceu a profissão por meio um de decreto imperial. Em várias passagens de seu diário, André Rebouças registrou as dificuldades e empenho de sua família para sua formação, mencionado a venda de propriedades para a conclusão de seus estudos.



negociantes, a quem André recorreu. Alexandre Dantas Trindade, estudioso da biografia do engenheiro chamou atenção para este fato:

Nesse sentido, a escola militar, em meados do século XIX, representava- apesar do sacrifício que poderia significar aos que não tinham vocação para as armas- a opção mais segura para os que não descendiam de famílias abastadas, os quais naturalmente seguiam a carreira jurídica em São Paulo e Recife, ou ainda no exterior. Um contemporâneo de Rebouças, também engenheiro, Cristhiano Ottoni, refere-se a sua passagem pela escola naval nestes termos: “não era vocação o que nos levava a carreira da Marinha, seguimo-la por ser mais barata.” (TRINDADE: 2004:p.71)

Ao observar o histórico das empresas, os embates com os negociantes usuários do transporte e com os próprios sócios das companhias, percebemos que embora se confundisse com o “estado maior industrial”, André Rebouças não exercia nenhuma função política sobre os sócios da empresa nem sobre os homens de negócio, como um todo.

Entre 1866 e 1876 Rebouças atuou direta ou indiretamente a frente de seis companhias portuárias, uma companhia de abastecimento d’água, dois prolongamento de cais, duas estradas de ferro, uma companhia florestal e uma de navegação. Paralelamente as atividades nas *Docas da Alfandega*, André Rebouças trabalhou na divulgação de uma empresa responsável pela a construção do porto de Cabedelo, na Paraíba e ao mesmo tempo coordenou os desenhos para o projeto das *Docas do Maranhão* se envolvendo pessoalmente na organização de um empresa concessionária para atuar naquela província. Também se interessou pelo porto de Pernambuco, mas lá não atuou diretamente. Em todos estes casos André Rebouças buscou apoio no poder legislativo, recorrendo a influentes deputados e senadores, procurou atrair grandes capitalistas nacionais e estrangeiros para financiar tais empreendimentos, e por fim, usou de sua íntima relação com membros da Família Real e de notórios agentes do Governo para ganhar diversas concessões. (TRINDADE: 2004:p 158)

Como sugere Antonio Gramsci, a relação entre os intelectuais e o mundo da produção não é imediata, como ocorre nos grupos sociais fundamentais, mas é “mediatizada”, em diversos graus, por todo o tecido social, pelo conjunto das superestruturas, do qual os intelectuais são funcionários. (Gramsci). A partir desta premissa podemos compreender o peso das relações sociais do engenheiro, que favoreceram tanto a

concretização de seus projetos, como a promulgação da importante lei que liberou a construção, melhorias e exploração dos portos.

A aliança entre André Rebouças e o grupo dominante da *Associação Comercial do Rio de Janeiro* era benéfica tanto para o engenheiro “empreendedor” como para a fração dos negociantes com capital disponível para investir em mais um dos serviços de utilidade pública. Seu saber científico e suas relações políticas foram elementos cruciais que influenciaram na sanção da lei 1746 de 1869, (*Lei das Concessões*), no reconhecimento das duas Companhias para melhoria e exploração do porto carioca.

Acreditamos não ser apropriada analisar o engenheiro André Rebouças como um intelectual independente, nem mesmo como um intelectual do tipo tradicional ou orgânico da teoria gramscina, uma vez que o mesmo não veio de uma base social anterior, nem tão pouco fora criado no seio da fração dos negociantes. André Rebuças se justapôs estrategicamente a esta empresa, cabendo-lhe a função de “funcionário” como acontecia a categoria de intelectuais de tipo urbano também definida por Antonio Gramsci em análise sobre a formação social da Itália.

Vale a pena destacar que a posição assumida por André Rebouças de se aliar com grandes negociantes para investimentos de tamanha envergadura no setor de infraestrutura era comum a tantos outros engenheiros formados pela Escola Central e Politécnica. Neste sentido, Pedro Mesquita Marinho ressalta:

Estes intelectuais técnico-científicos foram capacitados para atividades profissionais relacionadas com grandes obras públicas e demais intervenções em benefício da comercialização de produtos primários para a exportação. Em linhas gerais, engenheiros primeiramente agremiados no Instituto Politécnico e, mais tarde no Clube de Engenharia, passaram a atuar como técnicos nas companhias de Estradas de Ferro, cuja função particular articulava-se, naquele momento, aos interesses da fração do complexo agroexportador de determinadas regiões. (MARINHO: 2010:p 170)

Para Marinho, na última década do Império, os engenheiros estavam intensamente envolvidos na viabilização do complexo econômico que surgia. Eles se organizavam, negociavam, disputavam e estabeleciam mudanças no âmbito da sociedade, com vista a ações



particulares e salvaguardar os seus próprios interesse e da classe que representam. (MARINHO: 2010:p.1783)

Em artigo sobre as pretensões dos engenheiros *no Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brasil*, Marinho destacou a intenção de se institucionalizar a relação dos engenheiros como outros grupos sociais através fundação da *Associação de Engenheiros do Comércio* criada no mesmo ano do Clube de Engenharia, em 1880, num sobrado de uma Casa Comercial na Rua do Ouvidor. ( MARINHO: *idem*, p. 175)

De modo geral, o pesquisador entende que os engenheiros que integraram o *Clube de Engenharia* se comportavam como intelectuais organizadores dos interesses dos grupos sociais dominantes. No entanto, destaca que se por um lado o grupo dominante do Clube de Engenharia subordinava-se aos interesses particulares da fração agrária dominante, por outro lado, manifestava-se de maneira favorável aos interesses específicos de um empresariado em ascensão. (MARINHO: 2010: p. 182)

Nossa pesquisa aborda a atuação do engenheiro André Rebouças uma década antes da fundação do Clube de Engenharia. Aproximando-se da análise que Pedro Marinho fez do grupo dominante da agremiação dos engenheiros, avaliamos que a posição assumida por André Rebouças na sociedade brasileira daquela conjuntura foi a de organizador dos interesses do grupo dominante da *Associação Comercial do Rio de Janeiro* no que diz respeito aos melhoramentos do porto do Rio de Janeiro.

Desde a década de 1860, André Rebouças concentrou-se na defesa da entrega do porto à exploração do capital privado, defendendo a cobrança de taxas pelos serviços prestados na Alfandega; lançando artigos na Imprensa e escrevendo a base do projeto das concessões transformado em lei em 1869. O engenheiro escreveu também a base do estatuto das *Companhias Docas da Alfandega do Rio de Janeiro* e *Docas D Pedro II*, tendo o primeiro largamente modificado pelos negociantes nacionais sócios da companhia. Quando a *Companhia Docas da Alfandega do Rio de Janeiro* fora alvo de críticas da base da *Associação Comercial do Rio de Janeiro*, a resposta aos ataques à empresa não veio de seus diretores que também eram dirigentes da Associação. A defesa da Companhia foi feita pelo

engenheiro e intelectual que usou longas páginas na Imprensa e escreveu um livro, publicado em 1870, cujo título é alto explicativo: “ *Companhia Docas da Alfandega do Rio de Janeiro: publicação dos documentos que precederam e motivaram sua organização \ Respostas as acusações que lhes tem sido feitas*”.

### ***Companhia Docas d’Alfandega: “empresa útil” ou “Negocio da China”***

Preocupado com o controle e a arrecadação dos impostos sobre importação e exportação, o Governo Imperial investiu em obras nas alfandegas de todos os portos do país. Para se ter uma ideia da importância da Alfandega para a economia nacional, o primeiro *funding loan*, assinado pelo Presidente Campos Sales, em 1898, garantiu como pagamento do empréstimo as rendas da Alfandega do Rio de Janeiro e o arrendamento de todas as outras, caso a primeira não fosse suficiente (CARONE,1970).

Podemos considerar que um dos mais importantes melhoramentos implementado no porto do Rio de Janeiro, antes da grande reforma executada no século XX, foi a reforma da Alfândega da corte iniciadas em 1851 com a contratação pelo Governo do engenheiro Inglês Charles Neat para realização de estudos, projetos e execução das obras.

Parte das obras veio abaixo em 1863, Charles Neat foi demitido e André Rebouças foi convidado a assumir a direção dos trabalhos. Em seu diário, André Rebouças destacou ter recebido uma carta anônima acusando vários empregados da obra, principalmente os estrangeiros, de receberem grandes vencimentos em virtude da proteção de Charles Neat, (REBOUÇAS: Diário: 1870,p.140)

A ascensão do Gabinete de 16 de julho de 1868 representou uma mudança no andamento das docas da Alfandega. Logo no dia 24 de julho, o novo Ministro da Fazenda, Visconde de Itaboray, ordenou a suspensão de todos os trabalhos da Alfandega menos urgente, solicitando também um relatório muito detalhado do mesmo. Em agosto, Itaboray visitou as docas da Alfandega e encontrou seis navios atracados nos cais inferiores e um grande número de saveiros, além do primeiro navio a atracar no cais recém construído e que em função disso pagava já a tarifa recém aprovada. No dialogo com o novo Ministro da

Fazenda, Rebouças foi lhe mostrando a conveniência de se deixar a construção das obras às companhias. (TEIXEIRA: 2004:182)

Ao procurar negociantes interessados em construir uma companhia para a conclusão das obras, Rebouças pensou no Barão de Mauá, mas, logo o descartou, pois o mesmo estava ausente e inteiramente entregue aos Bancos do Rio da Prata (TEIXEIRA:2004:p.185)

Em 11 de setembro de 1868, o engenheiro apresentou ao Ministério da Fazenda os primeiros estudos para organização da Companhia. Menos de um mês depois, em 5 de novembro, reuniram-se na Praça do Comércio quatorze negociantes, quase todos com matrícula na *Associação Comercial do Rio de Janeiro*, para tratar da organização de uma companhia de doca, segundo o projeto formulado por Joaquim Pereira de Faria, baseado na memória apresentada ao Ministro da Fazenda por André Rebuças.

No estudo apresentado aos negociantes, constavam: o balancete provável da Companhia nos primeiros anos de custeio; a receita da doca e dos cais arrendados à Companhia; a receita das bagagens; a receita das descargas das mercadorias; receita da armazenagem; receita de grandes custeios e as despesas de custeio. Este estudo não foi bem aceito pelos negociantes, que apresentaram ao engenheiro uma contraproposta.

A lei geral das concessões foi sancionada meses depois, em 13 de outubro de 1869. Em seu Artigo 1º a lei dizia: “ Art.1º §7º : O Governo poderá encarregar às Companhias de docas o serviço de capatazia e de armazenagem da Alfandega.” A resolução definida pelo Decreto de 20 de outubro que autorizava as taxas de armazenagens a *contratar com as companhias o serviço de capatazia e de armazenagem da Alfandegas*, também satisfizeram os mais exigentes.

Pelo Decreto n. 4438 de 4 de dezembro de 1869 o Imperador autorizou o Ministério da Fazenda a contratar companhia para o serviço de capatazia da armazenagem e da doca da Alfandega. E pelo Decreto n.4439 de 6 de dezembro de 1869 aprovou o estatuto da *Companhia da Doca d’Alfandega*.

Em 1871, a Companhia *Docas d’ Alfandega* estava organizada da seguinte forma:

**Presidente:** José Joaquim de Lima e Silva [Presidente da ACRJ, vice - Presidente do Banco do Brasil, Presidente do Banco Rural Hipotecário de Rio de Janeiro etc]

**Secretário:** Barão de São Francisco Filho [Negociante ligado ao Comércio de Importação e Exportação]

**Inspetor de Caixa:** Jeronimo José de Mesquita [Ex-Presidente da ACRJ, Diretor do Banco do Brasil, Diretor do Banco Rural Hipotecário e etc]

**Inspetor de Obras:** Mariano Procópio Ferreira

**Inspetor de Trafego:** Conde de S. Mamede [Negociante estrangeiro, presente na lista da ACRJ e Vice Presidente do Banco Comercial do Rio de Janeiro]

**Gerente Engenheiro:** André Pinto Rebouças [engenheiro com vários investimentos em obras de utilidade pública]

**Comissão Fiscal:** Conde de Estrela [Negociante estrangeiro, presente na lista da ACRJ e Diretor do Banco Rural, Hipotecário do Rio de Janeiro] (LAEMMERT, Almanaque: 1872)

As altas tarifas cobradas pela Companhia pelos serviços nas docas da Alfandega, logo se tornaram alvo de críticas mais contundentes do Comércio de Importação. Vinte dias após sua inauguração, uma comissão de negociantes se reuniu para encaminhar algumas queixas à Companhia. Os negociantes da base da *Associação Comercial* reuniram-se na *Praça do Comércio*, em 21 de janeiro de 1870, para coligirem reclamações contra a Companhia *Docas da Alfandega*. A ata da sessão foi publicada nos principais jornais do Rio de Janeiro, como o *Diário do Rio de Janeiro*:

Docas: Reunindo-se ontem, como está combinado, crescido número de Negociantes importadores no salão da Praça do Comércio, a fim de nomear uma comissão que estude as causas que tem persuadido queixas de parte do comércio depois que começou a funcionar a Companhia Docas d'Alfandega. Tomando a palavra o Sr. Haupt, propôs que se desse a presidência Sr. Guilherme Ford, que foi aceito e eleito por aclamação [...]

Aberta a discussão, coube a palavra ao Sr. Haupt, que declarou que o fim da reunião era nomear uma comissão de Negociantes importadores que procedendo a indagação e com apurado exame conheça quais defeitos do Regulamento das docas e (REBOUÇAS: 1870)

Em 7 de fevereiro, a Comissão visitou os armazéns da Alfandega e apresentou suas reclamações a gerência da Companhia. Além das queixas contra as elevadas tarifas de

armazenagem, os comerciantes também se queixavam da morosidade dos serviços. A *Docas d'Alfandega* chegou a ser acusada de proporcionar a demora para aumentar sua receita. Nas palavras de André Rebuças:

Procurou-se muito malevolamente insinuar que a Companhia mandava reter as mercadorias nos armazéns para cobrar maiores taxas das armazenagens; foi se ainda além, chegou-se a dizer em presença de um Diretor, que a Companhia, mandava quebrar garrafões para cobrar as expedições de nota de avaria. (REBOUÇAS: 1870)

Apesar do apelo, de que uma companhia dirigida por homens do comércio carioca pudesse atender melhor a demanda de seus pares, o que se deu na prática foi bem diferente. Em lugar dos Diretores negociantes, o engenheiro e intelectual André Rebouças assumiu a responsabilidade de responder as constantes reclamações enviadas à Companhia, periodicamente exposta na Imprensa Carioca e nacional. Sobre a crítica supracitada a cerca da demora no descarregamento feito pela Companhia, Rebouças respondeu que a mesma teria mais interesse em despachar as mercadorias do que retê-las em seus armazéns:

As críticas mais incisiva contra a companhia ocorreu por parte do Jornal liberal *A Reforma*. Por este periódico observamos que o escandaloso contrato entre a Companhia dos negociantes e o governo reverberou também na imprensa internacional. A polêmica foi noticiada no Jornal Inglês *Time*, no Jornal americano *LLerald* e no jornal *Anglo Brazilian Times*.

Por alguns meses os opositores da *Docas da Alfandega* acreditaram que a queda do Gabinete 16 de julho e a subida ao Ministério de Visconde de Salles Torres Homem, o Visconde de Inhomirim, em 29 de setembro de 1870, fosse levar ao fim a famigerada Companhia.

Torres Homem teria dito ao próprio André Rebouças “que havia mandado abrir um inquérito contra a *Companhia da Docas da Alfandega* para decidir se ela haveria ou não de continuar”. De acordo com seu diário, Rebouças diz ter respondido que aceitava com prazer o inquérito, e como autor da ideia estava na obrigação, pela lealdade com Visconde de Itaboray e a esposa, de defendê-la a todo o transe. (TEIXEIRA:2004:188)

No entanto, o novo Ministro desapontou os defensores da extinção da Companhia. Como denota a coluna *Boatos* publicada pelo Jornal *A Reforma* em 6 de novembro de 1870.

#### Boatos

O nobre Ministro da Fazenda, encaixou-se nas *Docas*. S.Ex. que prometeu se apresentar como inimigo, entrou como amigo velho, apreciador daquelas coisas.

Entrada solene e digna de um triunfador.

O Decreto 4618, publicado ontem foi recebido com salva de palmas e metido num quadro pelos Doqueiros!

Pudera! Eles que esperavam em canhão kruppe tiveram um prato de arroz doce!

Não há nada como ser bom prometido e mau cumpridor da palavra, apóstolo de uma crença e desertor da mesma ...( A REFORMA: 06/11/1870)

#### Conclusão

Além das taxas abusivas cobradas ao comércio de importação, o contrato da Companhia com Ministério da Fazenda foi denunciado por importantes jornais nacionais e internacionais, como uma negociata entre amigos. Somado a este escândalo, a *Docas da Alfandega* também não realizou grande parte das obras definidas pelo contrato e por decretos posteriores. Antes mesmo da rescisão de seu contrato o jornal *Diário do Rio de Janeiro*, chamou a atenção para a má fé dos diretores da empresa, acusando-os de criar a companhia com a intenção de realizar poucas obras e lucrar com a rescisão do contrato com o Governo.

Consideramos que estas empresas criadas pelo engenheiro André Rebouças e por negociante cariocas podem ser encaradas como a primeira estratégia da *Associação Comercial do Rio de Janeiro* de intervenção no porto carioca.

Avaliamos que André Rebouças atuou como um intelectual (no sentido gramsciano) de ambas as empresas exercendo a função de gerentes dos negócios. O engenheiro participou da elaboração do projeto que serviu de base para a lei das concessões nos portos nacional e tenha sido idealizador dos projetos e articulador das companhias, colocou-se sempre a postos para defesa das mesmas, mas não era exatamente organizador dos interesses da classe a que pertenciam os negociantes, e nem nascera no mesmo terreno deste grupo econômico.



Para o setor dominante da *Associação Comercial do Rio de Janeiro*, composta por grandes financistas da Praça Carioca, associar-se ao especialista em obras portuárias era uma boa estratégia para ampliar seus investimentos particulares e, mais que isso, era uma possibilidade de defender seu projeto de porto junto a sociedade.

Como nesta época, os engenheiros ainda não estavam organizados em nenhuma entidade de classe, homens como André Rebouças se conectavam ao grupo social fundamental de forma mais ou menos estreita. Assim, como defini Gramsci, ao atuar como intelectual, Rebouças e outros “empreendedores”, posicionavam-se como “preposto” do grupo dominante para exercício das funções subalternas da “hegemonia” social e política. (GRAMSCI, vol 2: 2010:p 12). Em outras palavras, com seu saber técnico e prestígio-adquirido pela sua posição no posto de Diretor das obras e da Alfandega do Rio de Janeiro - André Rebouças, conquistou (por um breve período) a confiança da sociedade civil e através de sua rede de relações conseguiu imprimir seus projetos na sociedade política.

Após a inauguração das companhias *Docas da Alfandega* e *Docas de D. Pedro II*, ambas acabaram se contrapondo aos interesses do comércio e foram à ruína prematuramente. Diante do impasse com setores da sociedade política e civil, a diretoria da *Associação comercial do Rio de Janeiro* mudou de estratégia.

#### **Fontes Utilizadas:**

*A Reforma*, 1870-1871

*Diário do Rio de Janeiro*, 1870,1871, 1873.

*Jornal do Commercio*, 1870

MINISTÉRIO DA FAZENDA. *Relatório*. 1872,1873

MINISTERIO DA VIACAO E OBRAS PUBLICAS. *Relatório*. 1869-1928

MINISTERIO DA AGRICULTURA. *Relatório*. 1869-1928

Associação Comercial do Rio de Janeiro. *Relatório*. 1869-1883

REBOUÇAS, André. *Companhia da Docas da Alfandega do Rio de Janeiro*. Publicação dos documentos que precederam e motivaram sua organização. Rio de Janeiro, J.C. de Vilheneuve e C., 1870

\_\_\_\_\_. *Diário e anotações autobiográficas*. Rio de Janeiro, José Olympio 1938

#### **Referencia bibliográfica:**

- COUTINHO, Carlos Nelson. *Gramsci, um estudo sobre seu pensamento político*. 3ª edição, Rio de Janeiro Civilização Brasileira, 2007.
- GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a política e o Estado Moderno*. 6ª edição, Rio de Janeiro Civilização Brasileira, 1988.
- \_\_\_\_\_ . *Concepção Dialética da História*. 8ª edição, Rio de Janeiro Civilização Brasileira, 1989.
- \_\_\_\_\_ . *Cadernos do Cárcere. Volume 2*. 5ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010<sup>1</sup>
- HONORATO, Cezar. *O Porto e o Polvo*. São Paulo: Hucitec, 1996
- LAMARAO, Sergio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao porto* um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura, Coleção Carioca, 1991.
- MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. *Ampliando o Estado Imperial: o Engenheiro e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888*. Tese 2004
- PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. *A Organização dos comerciantes: do Corpo de Comercio à Associação Comercial do Rio Janeiro (p.103-116) In: MENDONÇA, Sonia R. O Estado Brasileiro: Agencias e Agentes*. Niterói: Eduff, 2005. p 107.
- TRINDADE: Alexandro Dantas. *André Rebouças: da Engenharia civil a Engenharia Social*. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Estadual de Campinas. 2004