



ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II, CRISTIANO OTONI E O ESCRAVISMO ENVERGONHADO (1852-1865)

D. PEDRO II RAILROAD, CHRISTIANO OTTONI AND A SHAMEFUL SLAVERY (1852-1865)

Welber Luiz dos Santos¹

RESUMO

O âmbito da construção da *Estrada de Ferro Dom Pedro II* configurou-se como um canteiro de obras para a modernização viária do Império. Nas questões do debate público e do nível do discurso de estado e empresarial (neste caso confundidos como uma mesma instância), a omissão de certas informações foi uma ferramenta sistematicamente utilizada. Ao ser construída em ambiente de conflito entre os modelos britânico e americano, a ferrovia da Corte trocou os primeiros pelos segundos, sob a intervenção de Cristiano Benedito Otoni, presidente da *Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II*. Ao utilizar de justificativas puramente técnicas e morais, Otoni omite as razões sociais para a troca de paradigma técnico-construtivo. Propomos que o contexto entre as décadas de 1850 e 1860, portanto entre 1831 e 1888, de forte apelo internacional – sobretudo britânico – para a abolição dos escravismos americanos, configura-se por tentativas de apagamento do uso de mão de obra escrava nas obras da *EFDPII* sob a direção técnica e tecnológica de engenheiros da Virgínia, capital dos estados confederados (1861-1865) contemporaneamente à edificação da linha da serra entre Belém (Japeri) e Barra do Piraí (1859-1865).

Palavras-chave: ferrovia; Cristiano Otoni; segunda escravidão.

ABSTRACT

The construction of the *Estrada de Ferro Dom Pedro II* was framed as a pivotal project for the modernization of the Empire's transportation infrastructure. In the context of public discourse and the intertwined state and corporate narratives, the systematic omission of certain information became a prevalent strategy. Amidst the competing influences of British and American railroad models, the Court's railroad adopted the latter under the leadership of Cristiano Benedito Otoni, the president of the *Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II*. Otoni employed purely technical and moral justifications for this shift, deliberately overlooking the social implications that accompanied the change in the technical and construction paradigm. We argue that the period between the 1850s and 1860s, particularly from 1831 to 1888, was marked by significant international pressure—especially from Britain—for the abolition of slavery in the United States. This context reveals attempts to obscure the use of slave labour in the construction of the *Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII)*. This was particularly evident under the technical and technological guidance of engineers from Virginia, the capital of the Confederate states during the American Civil War (1861-1865), coinciding with the construction of the mountain line between Belém (Japeri) and Barra do Piraí (1859-1865).

Keywords: railroad; Cristiano Otoni; second slavery.

¹ Doutor em História pela Universidade Federal de Ouro Preto. Membro do Núcleo de Estudos Oeste de Minas da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (NEOM-ABPF) e do Núcleo de Pesquisas Impérios e Lugares no Brasil (ILB), da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP).
Contato: wel.oestedeminas@gmail.com



INTRODUÇÃO

Quando Cristiano Otoni (1811-1896) assumiu a vice-presidência da Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II (CEFDPII), em 1855, deparou-se com um contrato de construção já firmado entre o estado imperial e o empreiteiro de Callow Hill, Edward Price (1805-1871). Tal condição trazia dificuldades de ordem legal e operacional, já que impedia a própria companhia de estabelecer seus próprios parâmetros para o contrato de empreitada inicial para a construção de sua estrada. Otoni publicizou sua insatisfação com o inglês² Price e seus engenheiros – Charles Edward Austin (1819-1893) e Samuel Bayliss (1821-1898) – em várias ocasiões, tanto em textos coevos (cf. OTONI, 1859; CEFDPII, 1928) quanto em sua autobiografia. A relação do engenheiro da Marinha do Brasil com os britânicos foi marcada por conflitos, desconfiança e acusações graves.

Para compreendermos o contexto, precisamos voltar a 1852, momento crucial para as definições sobre o destino do projeto brasileiro de estrear no novo mundo da expansão do capitalismo industrial e seus desdobramentos, como o surto ferroviário global desde a década de 1820. Como proposta legislativa, a ferrovia da Corte derivava do Decreto-Lei nº 101, de 31 de outubro de 1835, que propunha a ligação do Rio de Janeiro com o Rio Grande do Sul e a Bahia, portanto, com o norte e o sul do território do Império. Como concessão, estreou no contrato do privilégio de Thomas Cochrane a partir de 1840. No entanto, sua efetivação como companhia – instância administrativa – e estrada – instância operacional – viria apenas após a promulgação da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, cujo texto apresentava o dispositivo da garantia de juros sobre o capital. Além desses pontos, sua realização dependeu de eventos ocorridos em Londres entre 1853 e 1854.

Nesse ínterim, o cenário da América do Norte vinha desenvolvendo um modelo técnico e tecnológico ferroviário independente e diverso do britânico, apesar de derivado deste, com clara diferenciação cultural ferroviária. Tal desenvolvimento será utilizado mais tarde por Cristiano Otoni como justificativa para defenestrar os britânicos e seu contrato em globo e substituí-los por engenheiros americanos com contratos em séries de preços específicos. Inclusive, se fássemos nossa pesquisa nos textos oficiais de Estado, nos relatórios da Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II (CEFDPII), nos periódicos coevos e na autobiografia de Otoni, poderíamos propor que as razões técnicas e prejuízos financeiros advindos do contrato Price seriam as únicas razões para a mudança de paradigma na edificação da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII). Essas afirmações são verificáveis e

² O termo “britânico/a” será preferido a “ingl[ê]s/a”, exceto quando o adjetivo pátrio “ingl[ê]s/a” for particularmente aplicável. Tanto personagens quanto companhias da Grã-Bretanha que atuaram no Brasil e, que em alguns textos são denominados como “ingleses”, nem sempre o são. Por exemplo, Thomas Cochrane, que foi concessionário inicial da EFDPII, era chamado de “inglês” em documentos legislativos, mas era natural de Madras e filho de pais escoceses.



legítimas, porém, configuram uma fração dos motivos objetivos da companhia e subjetivos de Cristiano Otoni. Objetivos da companhia, no sentido em que a empresa ferroviária se constrói sob as ações aqui relatadas; subjetivos de Cristiano Benedito Otoni, no sentido em que o vice-presidente, depois presidente, da Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II conseguiria imprimir suas preferências e visões de mundo no projeto.

Este artigo tem como objetivo indicar as meias-verdades de Otoni como principal personagem na direção da CEFDP II e as contradições fundamentais no desenvolvimento do Estado e da sociedade brasileiros através do empreendimento de maior vulto do Segundo Reinado, a estrada de ferro da Corte do Rio de Janeiro. Ao contrariar a tendência do governo de manter os britânicos a cargo de construir as seções seguintes da estrada, substituindo-os por profissionais advindos dos Estados Unidos da América, Cristiano Otoni trocava o contrato em globo britânico, que restringia a mão de obra a jornaleiros livres, pelos contratos americanos em série, mais permissivos no sentido de ampliar a utilização de mão de obra escrava.

FERROVIA, ESCRAVISMO E CONECTIVIDADE

O desenvolvimento das estradas sobre trilhos foi um processo de maior duração e maior complexidade do que a historiografia clássica brasileira apresenta, e não cabe discutir neste espaço.³ Nos referiremos aqui diretamente ao que podemos considerar como estradas sobre trilhos modernas, portanto, as estradas sobre trilhos de caráter público. Assim, objetivamente, referimo-nos às obras de infra e superestrutura de transporte sobre trilhos apresentadas pelos britânicos no decorrer da década de 1820, sobretudo as *Stockton & Darlington* e *Liverpool & Manchester*, ferrovias essas que são consideradas modelos do que viriam a ser as estradas de ferro que conhecemos, sobretudo a *Liverpool & Manchester Railway*. São essas estradas sobre trilhos, a *Stockton & Darlington*, no vale do Rio Tee, e a *Liverpool & Manchester*, no vale do Rio Mersey, sobretudo a segunda, que estabeleceram os parâmetros para o que verificamos como o paradigma desse tipo de meio de transporte até o século XXI. Parece-nos importante estabelecer um breve esforço etimológico sobre os variados termos referentes a estradas sobre trilhos antes de continuarmos.

Devido ao processo de mudança da utilização da pedra e da madeira para o uso do ferro como matéria dos trilhos das estradas por trilhos (*rail ways*), ao chegar a outras línguas, entre elas as românicas, *railway* tornou-se *ferrocarril* (espanhol), *chemin de fer* (francês), *cale ferată* (romeno), *strada ferrata* (italiano) ou caminho/estrada de ferro

³ Os principais trabalhos de referência no grande tema ferrovias no período imperial brasileiro, considerados clássicos e dignos de menção: MATOS, 1974; EL-KAREH, 1980; SAES, 1981; COSTA, 1976.



(português) e ferrovia (pelo menos em português e italiano). Na língua alemã, essa lógica se repete em *eisenbahn*: *eisen* (ferro), *bahn* (trilho, caminho, curso, estrada). Em russo, temos *zheleznaya doroga* (ferro) *doroga* (estrada). Apenas para ficar em alguns exemplos mais próximos. Recorri a esses para ilustrar grosseiramente como a etimologia de *railway* correu por várias línguas latinas e a pelo menos um exemplo de como se deu em outra língua germânica, o alemão, e a uma eslava, o russo. É fundamental que se compreenda que, historicamente, estradas sobre trilhos não tinham relação automática com a produção de ferro em larga escala, como a revolução industrial em *continuum* permitirá automatizar na consciência coletiva.

Na língua inglesa, o fator ferro não dominou o radical, o prefixo ou o sufixo do termo que designa os caminhos sobre trilhos das estradas de ferro modernas de longo percurso, mas houve uma alternativa que passou a ser muito utilizada nos Estados Unidos da América: *rail road/railroad*, palavra que nunca encontramos em textos referentes às ferrovias de língua inglesa exteriormente à América. De fato, ao consultar o *Concise Oxford English Dictionary* e o *Collins Dictionary*, ambos alimentaram essa suspeita, ao registrarem que o verbete “*railroad*” se refere ao “termo norte-americano para ferrovia” (SOANES; STEVENSON, 2004) ou “a palavra usual dos EUA para ferrovia” (COLLINS DICTIONARY, s.d.), respectivamente.

Entendemos que, a partir da sedimentação das companhias e suas respectivas estradas, no Brasil, foi-se criando um hábito de chamar as *rail way/railway* de “estrada[s] de ferro”, mais do que de “caminho[s]”, como aparece às vezes, na documentação, como uma forma do português brasileiro para o que, em Portugal, se convencionou chamar, mesmo, de “caminhos [de ferro]”. Sinônimos, porém, geográfica e culturalmente demarcados. Assim, a partir daqui, utilizaremos “estrada[s] de ferro” ou “ferrovia[s]”, de acordo com a conveniência ou o contexto.

É fundamental compreendermos que as estradas de ferro, a partir do modelo britânico da década de 1820, converteram-se em surto global. Na década seguinte, já era possível observar a expansão ferroviária em uma constante acelerada, inclusive, no Atlântico Oeste. Se nos EUA desde 1829, de forma definitiva, a partir do estabelecimento da *Baltimore & Ohio Railroad* e congêneres, tanto no Norte/Nordeste quanto no Velho Sul (MARRS, 2009), é interessante notar que a ilha de Cuba, ainda colônia espanhola, estreou a construção de ferrovias sob os padrões americanos, em crescente desenvolvimento, fora dos Estados Unidos da América (ZANETTI e GARCÍA, 1998).

A primeira tentativa conhecida no território do Império do Brasil foi bastante precoce. Em 1827, um tal Carlos (Charles) Grace, inglês, requereu junto às autoridades permissão



para uma “*rail way*” que ligasse a Corte à Serra de Itaguaí. O requerente propunha o nome de *Iron Rail Way* para o empreendimento, que demandaria o capital de 4 mil contos de réis (COIMBRA, 1974, p. 49). Entretanto, seu projeto não obteve sucesso.

De qualquer modo, ainda em 1835 – sob a regência de Diogo Antônio Feijó –, Bernardo Pereira de Vasconcelos (deputado geral por Minas Gerais), Manoel Paranhos da Silva Veloso (deputado geral por São Pedro do Rio Grande do Sul) e José Florindo de Figueiredo Rocha (deputado geral pela Bahia) apresentaram o projeto de lei para uma ou mais ferrovias que conectassem a corte do Rio de Janeiro com as províncias a sul e a norte. O projeto foi convertido no Decreto-Lei nº 101 (DL 101), de 31 de outubro de 1835.

Dentro da perspectiva do DL 101, em 1838, foi apresentado requerimento do major “italiano” Cesar Cadolino com o objetivo de construir uma “ferro-via” que partiria de São Cristóvão com destino à vila/cidade de São João del-Rei, cabeça da Comarca do Rio das Mortes na província de Minas Gerais (SANTOS, 2021, p. 122ss). No entanto, o primeiro contrato de concessão a ser assinado apresentava o objetivo de conectar a Pavuna, Corte do Rio de Janeiro, e a cidade de Resende, na porção sul do Vale do Paraíba Fluminense, sendo esse privilégio outorgado ao médico homeopata escocês Thomas Cochrane (1805-1873) (SANTOS, 2021, p. 122ss).

Tendo caducado por duas vezes, o privilégio de Cochrane foi renovado pela última vez em janeiro de 1849. Sem conseguir reunir o capital mínimo necessário e sob pressão do Estado imperial para apresentar os planos de seu intento, o escocês concessionário reclamava da ausência de garantia de juros em seu contrato. De certa forma, essa exigência de Cochrane foi atendida, porém não da forma que ele vislumbrava. A Lei nº 641, de 26 de junho de 1852 (L641), oferecia em um de seus artigos a garantia de 5% de juros sobre o capital, porém o então concessionário deveria participar da concorrência pública sob edital de 4 de outubro do mesmo ano para acessá-la. O impasse era claro, Thomas Cochrane detinha o privilégio para a estrada de ferro da Corte e, ao executar seu projeto, anularia os efeitos do edital de outubro; porém, se a garantia de juros era fundamental, deveria abdicar de sua concessão para concorrer com os outros proponentes:

Em 20 do mesmo mês e ano apresentaram propostas, além do Sr. Dr. Cochrane, os Srs.:

1º. João Baptista da Fonseca e Teófilo Benedito Otoni, obrigando-se a organizar a companhia para construir a estrada de ferro sem garantia de juros;

2º. Visconde de Barbacena, pedindo 4% de garantia para o capital empregado, obrigando-se a organizar uma companhia para levar a efeito a estrada de ferro;



3º. Joaquim José Teixeira Leite, Caetano Furquim de Almeida e Carlos Teixeira Leite para: o mesmo fim, pedindo 4 ½ % de garantia (FIGUEIRA, 1908, p. 11).

Tal edital, devido à insistência do escocês em não se desfazer do privilégio de 1849, terminou sem efeito. Porém, a caducidade definitiva desse privilégio declarada em 15 de janeiro de 1853 levou à abertura de novo edital em 9 de fevereiro. Na concorrência deste surgiram apenas o nome do mesmo escocês e do Visconde de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes (1802-1906).

O dilema de Cochrane e as consequências de seus adiamentos, somado à perda de interesse da parte de outros potenciais concorrentes levaram a Estrada de Ferro Dom Pedro II a uma condição paradoxal: uma ferrovia que era tardia em relação aos primeiros movimentos para sua existência e que foi prematura nos termos em que acabou por ser executada. Paralelamente ao edital da Corte, havia em Londres uma legação (conselho) para deliberar sobre mesmo assunto, sob a autoridade do ministro plenipotenciário Sérgio Teixeira de Macedo (1809-1867). Em ofício de julho de 1853, o ministro Macedo informava que a concessão seria “dada” por ele aos capitalistas britânicos “Barão Goldsmid, Alderman Thompson, membro do parlamento, e Mr. King (os três agentes financeiros do governo imperial britânico), Mr. Hope, Mr. Kater, Mr. Kennard e mais outro” (FIGUEIRA, 1908, p. 11). Entre julho e setembro de 1853, muitos foram os acontecimentos em torno do assunto na praça de Londres. Algumas mudanças na composição dos concessionários, a aprovação dos estatutos da companhia que eles encabeçariam e, por fim, a rescisão do contrato justificada pela Guerra da Crimeia (Guerra do Oriente)⁴.

As frustrações do Estado imperial em sua intenção de instalar no território do Império do Brasil uma estrada de ferro, portanto, o atraso em dotar o Rio de Janeiro e o Brasil de uma estrutura modernizante em surto mundial, levou a uma atitude visceral por parte do gabinete conservador sob a liderança do Marquês do Paraná, Honório Hermeto Carneiro Leão (1801-1856). Sem um concessionário ou uma companhia concessionária para a construção e administração de uma ferrovia, contratou o próprio governo brasileiro a construção do trecho que partiria do Rio de Janeiro até Belém (Japeri), entrada da Serra de Santana, trecho estabelecido como primeira seção. Assim, entrou em cena o contrato em globo com o empreiteiro Edward Price, assinado a 9 de fevereiro de 1855. Cabe destacar, também, que a ferrovia de Mauá – Estrada de Ferro de Petrópolis – seria mais um fator a catalisar essas decisões, mas este é um assunto para outra oportunidade.

⁴ Conflito iniciado com a declaração de guerra do sultão otomano a 16 de outubro de 1853, e se prolongou até 1856, que envolvia o Império Otomano, o Reino Unido, a França e o Reino da Sardenha como aliados contra o Império Russo.



Até que o contrato de empreitada para erguer a estrutura ferroviária entre Rio e Belém fosse resolvido, a única coisa estabelecida desde 1840 e que permaneceria imutável era o nome da ferrovia e da eventual companhia que a administrasse: Dom Pedro II. Entre as frustrações da concessão de Cochrane, dos editais de outubro de 1852 e fevereiro de 1853 e do breve contrato de concessão londrina, em 1855 foi incorporada a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, pela complementaridade dos decretos imperiais n.º 1598 e 1599, ambos de 9 de maio, com o repasse das obrigações contraídas em Londres com Edward Price e a aprovação dos estatutos.

A diretoria formada em agosto contava com Cristiano Benedito Otoni; Jeronimo José Teixeira Junior, Visconde do Cruzeiro (1830-1892); Roberto Jorge Haddock Lobo (1817-1869); Alexandre Joaquim de Siqueira (1814-1872); João Baptista da Fonseca; Luiz Peixoto de Lacerda Werneck (1824-1886); Ignacio da Cunha Galvão (1821-1906); José Jorge da Silva (1810-1880); João Baptista Vianna Drummond, Barão de Drummond (1825-1897); Domingos José de Campos Porto; Joaquim Marques Baptista de Leão; Domingos Theodoro de Azevedo Paiva (1801-ND); Antônio Martins Lage; Antônio Pereira Leitão (1809-1888) e Joaquim Alexandre Manso Saião (1817-1895).

A nomeação do presidente da CEFDP II era atribuição do governo, cargo oferecido a João Pereira Darrigue de Faro (Visconde do Rio Bonito), que o rejeitou. Cristiano Otoni tomou a frente da diretoria como vice-presidente e logo elevou-se a presidente (OTONI, 1983, p. 78-9). A CEFDP II possuía uma configuração *sui generis*, diferente do programado desde sua idealização e o formato de concessão contratado com Cochrane. Como uma companhia por ações sob tutela do estado imperial, também se caracterizava por profunda administração burocrática. Essa condição deixava Otoni de mãos atadas em várias circunstâncias em que, segundo ele mesmo,

[a] deliberação e a execução, as grandes e as pequenas questões, uma emissão de ações, a nomeação do engenheiro chefe ou a escolha de um contínuo ou a compra de uma vassoura, tudo ficou dependente da maioria de votos da diretoria [...] e quando exigisse cada um quinhão igual na administração, como era seu direito, seria infalível a desordem, máxime estando todos cegos quanto ao mecanismo que iam pôr em ação (OTONI, 1983, p. 80).

Otoni teria aceitado a nomeação definitiva como presidente após orçada a segunda seção, que era o maior desafio técnico da estrada e o maior desafio administrativo e contábil da companhia. Entre suas exigências, Cristiano Otoni colocava que era mister:

1º Contratar **de preferência engenheiros americanos**, conhecedores das grandes linhas de fortes declives, nos Alleghanys; 2º Não empreitar obras, sem estudos definitivos e orçamentos prévios, concluídos sob a nossa



direção; 3º Proscrever o contrato em globo e adjudicar as construções por séries de preços específicos; 4º Abrir concorrência em hasta pública (OTONI, 1983, p. 81 – grifo nosso).

As contas sob o contrato em globo dos britânicos, de fato, eram danosas aos cofres. O próprio texto do contrato e os dados dos relatórios no cumprimento de cláusulas agressivas por parte do contratado formavam um cenário pouco promissor para a sobrevivência da empresa.

Segundo os relatórios da CEFDPPII, os primeiros dias da maior estrada de ferro do Brasil, pelo viés da diretoria, não eram nada melhores do que um caos. O texto forma uma imagem de grande descaso e arrogância por parte dos construtores britânicos. A décima primeira página do primeiro relatório chega próximo a um insulto ao bom senso do cliente. Os engenheiros da Marinha chamados a realizar cálculos estimativos sobre o que havia sido comprado para as obras, Major T. S. Paranhos e Coronel F. Carneiro Campos, entregaram um relatório em que se alcançou o valor de 612:830\$767 (seiscentos e doze contos, oitocentos e trinta mil e setecentos e sessenta e sete réis), sendo que a quantia paga aos empreiteiros, referente a este material, chegava a £84.014 (oitenta e quatro mil e quatorze libras esterlinas) que, no câmbio do dia, representavam 742 contos de réis, uma diferença superior a 130 contos.

O contrato não apenas impedia punição aos empreiteiros, permitia-lhes onerar ainda mais os cofres da companhia em seu artigo 14. Assim, o engenheiro em chefe, Charles E. Austin, conseguiria o direito a pagamentos complementares para alcançar a quantia de £116.049, o que aproximava de 1.025 contos de réis.

A insistência de Otoni na contratação de engenheiros dos Estados Unidos sob formas diferentes de contrato era muito bem justificada pela experiência vivida com o contrato em globo dos britânicos e os prejuízos por eles causados. Outro ponto da justificativa de troca de paradigmas, do ponto de vista técnico, era o fato de que a proposta britânica para vencer a serra entre Belém e Barra do Piraí seria a utilização de uma estrutura de patamares com máquinas fixas, denominada funicular, muito mais onerosa tanto para edificar quanto para operar. Assim, a experiência dos americanos para construir ferrovias que venciam as fortes rampas nas montanhas *Allegheny* e *Blue Ridge*, nos Montes Apalaches, em simples aderência⁵ mostrava-se um argumento com forte apelo junto à diretoria.

Entretanto, há um motivo não declarado na distinção entre o contrato com os ingleses/britânicos e o contrato com os americanos: a aplicação de mão de obra escrava de forma sistemática, mesmo que velada. Cristiano Otoni era conhecido por sua posição liberal

⁵ “Linha em que o peso da locomotiva, mesmo nas rampas, é suficiente para produzir a necessária aderência ao trilho, capaz de permitir o deslocamento, sem necessidade de auxílio de cremalheiras, trilho central, cabos e outros sistemas” (DNIT, 2016, p. 35).



republicana e de opinião manifestamente moderada a respeito da emancipação da população escrava – tema que irá defender em 1871 ao publicar seu parecer à imprensa, “A Emancipação dos Escravos” (OTONI, 1871).

Por esse viés podemos perceber a conjuntura de construção das primeiras seções da EFDPII e o atrito entre Otoni e os ingleses *versus* sua predileção por engenheiros dos Estados Unidos. As justificativas publicadas em textos oficiais do Estado, aos quais se incluem os relatórios da CEFDPPII, podem ser consideradas legítimas, mas são todas de viés técnico. As razões sociais, por outro lado, são evidentemente e, eu diria, estrategicamente omitidas. Há uma afirmação no âmbito do estado imperial – tutor da estrada de ferro em análise – de que a companhia se enquadraria nas melhores práticas do trabalho livre remunerado, especialmente registrado na Lei nº 641 de 1852. É fato que os empregados diretos na operação ferroviária são todos homens livres e pagos pelo seu labor. Já nos canteiros de obras da via, das pontes, das estações, dos túneis etc. essa percepção é menos óbvia, com hercúleos esforços em evitar o tema.

Se é pouco perceber que o primeiro engenheiro contratado que desembarcou no Rio de Janeiro provém do estado da Virgínia, o conjunto posterior de engenheiros e as informações paralelas sobre vários deles contradizem o não escravismo no âmbito da ferrovia da Corte do Rio de Janeiro. O coronel Charles Garnett (1810-1886) foi o primeiro americano a iniciar os trabalhos no Brasil, ainda em finais de 1856; mas foi, também, o primeiro a voltar para o Velho Sul, onde a partir de 1861, passou a atender como chefe de engenharia ferroviária do exército dos Confederados.

O contrato com o inglês Edward Price era oneroso por várias razões e foi possível detectar a diferença em preços de materiais de alto valor, como as locomotivas *Robert Stephenson & Co.*, com sede em Newcastle Upon Tyne. Porém, havia o aspecto crucial e não dito: as obras da primeira seção não empregavam mão de obra escrava e eram, também, oneradas pelos jornais pagos a trabalhadores estrangeiros livres. Era preciso mudar todo o processo para a segunda seção, o que incluía eliminar ao máximo as referências ao caráter tecnológico e operacional britânico⁶ e, por consequência, as restrições referentes ao uso de mão de obra cativa.

⁶ Uma nota sobre tecnologia é importante para delimitar a contraposição entre britânicos e americanos. Um exemplo que consideramos importante nessa diferenciação refere-se à própria estrada de ferro em si: a superestrutura (lastro, dormentes, trilhos, fixadores, material rodante etc.) era diferente entre os utilizados por britânicos na primeira seção e os utilizados por americanos nas seções seguintes. Enquanto os ingleses/britânicos construíram a primeira seção com trilhos do tipo *Barlow* e *Brunel* (já considerados obsoletos na década de 1850), sobre dormentes de pedra, os americanos introduziram o que se tornaria o padrão na América do Norte, no Brasil e onde quer que a cultura americana ferroviária se tornasse dominante, os dormentes de madeira, trilhos do tipo *Vignole*,



Depois do coronel Garnett, aportaram nos trabalhos da segunda seção – de Belém a Barra do Piraí – os irmãos major Andrew Ellison Jr. e William Ellison, em 1857. Nascidos no estado de Massachusetts, vinham de uma carreira, assim como Garnett, em ferrovias da Virginia. Os três acabavam de fazer parte da construção da *Virginia & Tennessee R.R.*, que tinha ponto inicial na cidade de Lynchburg e atravessava as *Blue Ridge Mountains*, do complexo dos Montes Apalaches, até Bristol, divisa com o estado do Tennessee.

À medida em que a linha da serra avançava para sua edificação, enfim, mais engenheiros/construtores americanos aportavam no Rio de Janeiro. O contrato seguinte seria com uma companhia incorporada em Richmond, capital da mesma Virgínia, sociedade entre vários engenheiros experientes em estradas de ferro de múltiplos estados sulistas. A *Roberts, Harvey & Co.* era formada por Robert Harvey e seu filho George Harvey, de Richmond, por William Milnor Roberts (1810-1881), de Filadélfia, Jacob Humbird (1811-1893) e seu filho John Aexander Humbird (1836-1911), de Maryland, e por Charles Harrah (1817-1890) e seu filho, também George (1840-1908). Entre todos esses, Charles Harrah era o único com experiência de Brasil, construtor de barcos no Rio Grande do Sul e no Rio de Janeiro. Mais tarde, esse último se envolveu nos negócios da Estrada de Ferro Leopoldina.

Todos esses nomes são bem documentados nos relatórios brasileiros (cf. quadro 1), porém, algumas de suas atividades só puderam ser observadas através de textos de autores americanos, em especial o livro de Daniel Rood, *“The Reinvention of Atlantic Slavery: technology, labor, race, and capitalism in Greater Caribbean”* (2009). Nesta obra, Rood traz informações preciosas, sobretudo referentes a Robert Harvey.

fixados com pregos do tipo “asa de barata”. Os trilhos Barlow e Brunel consistiam em chapas de ferro dobradas para formar um “T” invertido; os trilhos Vignole, predominantes globalmente até o século XXI, se consistem de peças laminadas inicialmente em ferro e, posteriormente, em aço.



Nome	Região nascimento/atução antes da EFDPII	Ofício/situação
Charles F. M. Garnett	Virgínia/Virgínia	Engenheiro/chefe
Theodor Moreno	Flórida/Virgínia	Engenheiro/auxiliar
John G. Meen Jr	ND	Engenheiro/auxiliar
Richard Morton	Virgínia/Virgínia	Engenheiro/auxiliar
John Lawson	ND	Engenheiro/auxiliar
John J. Forster	ND	Engenheiro/auxiliar
Andrew Ellison Jr	Massachussetts/Virgínia	Engenheiro/1º auxiliar/chefe
William Ellison	Massachussetts/Virgínia	Arquiteto/inspetor geral do
Robert Harvey	Virgínia/Virgínia e Cuba	Engenheiro/auxiliar
Charles J. Harrah	Pensilvânia/Brasil	Engenheiro/auxiliar
George W. Harrah	Pensilvânia/Brasil	Engenheiro/auxiliar
William M. Roberts	Pensilvânia/Iowa e Illinois	Engenheiro/auxiliar
W. M. Watts	ND	Engenheiro/auxiliar
Jacob Humbird	Pensilvânia/Maryland	Engenheiro/auxiliar
George Harvey	Virgínia/Virgínia e Cuba	Engenheiro/auxiliar
Sampson	ND	Subempreiteiro
Edward D. Muhlenberg	Pensilvânia/Pensilvânia	Subempreiteiro
Davis	ND	Subempreiteiro
John A. Humbird	Pensilvânia/Maryland	Engenheiro/Subempreiteiro
L. D. Gould	ND/Pensilvânia	Físico/Subempreiteiro

Quadro 1. Engenheiros/empreiteiros americanos na EFDPII a partir da Segunda Seção da linha.
Fonte: CEFDPII, 1928; THE BRAZILS, 1860; ROOD, 2017, p. 121.

Rood disserta sobre um anúncio que Robert Harvey postou no jornal *Richmond Dispatcher*, em 1858, no qual o construtor “era bastante explícito sobre as qualificações comuns exigidas para projetos ferroviários na Virgínia e no Brasil”. Em busca pelo anúncio, ao seguir esse rastro, encontramos o mesmo texto em outro jornal da mesma cidade, o *Richmond Enquirer*, de 3 de agosto de 1858.

OS EMPREITEIROS PARA A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DOM PEDRO II, NO BRASIL, DESEJAM empregar CINQUENTA JOVENS, naturais do Estado da Virgínia ou de qualquer um dos Estados do Sul, que entendam a gestão de negros em obras públicas para ir ao Brasil como Gerentes ou Encarregados. Eles preferem homens experientes na construção dessas obras, mas empregarão alguns jovens que foram criados em fazendas – filhos de fazendeiros e outros – também empregarão homens, americanos ou estrangeiros, que trabalharam em obras públicas e compreendam a construção de túneis e outras obras pesadas, e a gestão de trabalhadores brancos (HARVEY, 1858).

Harvey era conhecido por suas relações com a *Tredegear Iron Works*, indústria de Richmond cuja metade dos braços empregados eram escravizados. A *Tredegear* estabeleceu um relacionamento muito próximo com o canteiro de obras das ferrovias do Sul dos Estados Unidos e do Grande Caribe, sobretudo Cuba, inclusive na formação social no campo do trabalho. Em comum, por exemplo, o contingente de escravos destinados aos trabalhos na construção e operação, direta ou indireta, de engenhos e ferrovias.

Ao final da década de 1850, essa fundição de Richmond iniciou o fornecimento de



equipamentos para o mercado ferroviário de Cuba. Para tanto, a fundição sulista precisou empreender investimentos onerosos em maquinário e processos industriais nos módulos fabris abalados pelos conflitos raciais entre a força de trabalho e a administração. “Assim, a política do ‘ferro forjado’ [*wrought-iron*] reapareceu dez anos após a greve de 1847” (ROOD, 2017, p. 95).

Os trabalhadores da laminação, racialmente integrada, foram os pioneiros em inovações feitas sob medida para o mercado cubano e se recusaram a seguir outras especificações exigidas pelos engenheiros sulistas encarregados das melhorias das ferrovias cubanas. Escravos com qualificação, incentivados pelo pagamento de horas extras, muito provavelmente se envolveram no desenvolvimento de inovações que permitiram à *Tredegar* capturar segmentos do mercado ferroviário cubano. Dos oitenta escravos que trabalhavam na *Tredegar* em 1860, trinta eram operários qualificados trabalhando na ferraria e, principalmente, na laminação. Trabalharam ao lado de alguns dos artesãos mais viajados do país, muitos dos quais vindos do País de Gales ou cidades do Nordeste dos Estados Unidos. Esses artesãos tinham o conhecimento mais recente sobre poças e ondulações, e os escravos aparentemente aprenderam essas habilidades graças às intervenções enérgicas de [Joseph Reid] Anderson e seus feitores (ROOD, 2017, p. 95, tradução nossa).

A direção da *Tredegar Iron Works*, em Richmond, impôs alterações no chão de fábrica que provinham da aprendizagem crioula⁷ caribenha em sua metodologia de aplicação do trabalho escravizado não segregacionista, portanto, que colocava escravos e livres em parceria direta. Escravos eram treinados na habilidade da forja e da produção de equipamentos para engenhos e ferrovias. Esse conjunto de medidas e técnicas consideravam o ambiente da Ilha e combinavam os aspectos particulares de um meio tropical com um conhecimento em rede de técnicas de ferraria de todo o mundo atlântico.

Os principais escravismos do Atlântico no período, em análise, concentravam-se no sul dos Estados Unidos, na ilha de Cuba – sob domínio espanhol – e no centro-sul do Brasil. O triângulo Richmond-Havana-Rio formava uma estrutura social e tecnológica fundamental no que Dale Tomich chamou de “segundo escravismo” ou “segunda escravidão” (TOMICH, 2004, p. 56 e ss). Grosso modo, tal conceito é fruto de um esforço para compreender o recrudescimento da instituição escravista no Atlântico Oeste/Sul durante o século XIX e sua conexão intrínseca com o desenvolvimento tecnológico como desdobramento da revolução industrial e as demandas das regiões industrializadas (cf. CHALHOUB, 2012; MARQUESE e SALLES, 2016).

⁷ Por “crioulo(a)”, no âmbito colonial espanhol, compreende-se o indivíduo nascido na América, filho(a) de pais nascidos na Espanha. Nesse sentido, Rood refere-se ao treinamento dos produtores crioulos no uso de mão de obra escrava juntamente a mão de obra livre, portanto não segregacionista. (cf. ROOD, 2017).



As ferrovias do Brasil oitocentista, de maneira particular a EFDPII, enquadram-se na teia de relações atlânticas para sua montagem e na tipologia social de seus canteiros de obras. Essa percepção é mais óbvia no período em que a EFDPII foi administrada pela CEFDPII, antes de ser resgatada pelo estado imperial em meados de 1865 e integrada à pasta de viação e obras públicas do Ministério da Agricultura, criado em 1860. Entre 1855 e 1865, a EFDPII configurava-se, praticamente, como duas ferrovias distintas: a primeira seção tipicamente “inglesa/britânica” e as segunda, terceira e quarta seções tipicamente “americanas” (cf. mapa 1).





Citando o anúncio de Harvey nos jornais da Virgínia, o espaço fluminense entre o Rio de Janeiro e o Vale do Rio Paraíba do Sul poderia ser considerado como familiar aos agentes recrutados para os trabalhos de construção da estrada de ferro. Um dos grandes produtores de café que se envolveu de forma direta com a construção da EFDPII foi Nicolau Neto Carneiro Leão, futuro Barão de Santa Maria (1829-1894). O proprietário, mineiro de São José del-Rei (Tiradentes), estabeleceu sociedade com Jacob Humbird quando este assumiu a missão de terminar o túnel grande da serra, obra que provocou o atraso na inauguração do trecho Belém-Barra do Piraí.

A parceria entre o fazendeiro mineiro, que se estabeleceu como cafeicultor em Vassouras, e o engenheiro americano configura em si, algo digno de nota, mas o que mais nos interessa é um aspecto do contrato estabelecido entre Carneiro Leão/Humbird e a CEFDPPII. O título do contrato era “Escritura de contrato de empreitada de que a fazem Nicolau Neto Carneiro Leão e Jacob Humbird com a Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II”.

A segunda seção, àquela altura, estava definida como de Belém a Vassouras, na localidade em que o Rio Piraí deságua no Rio Paraíba do Sul, portanto, Barra do Piraí. Esse contrato estabelecia a construção da terceira parte que avançaria pelas terras de Carneiro Leão. A obra da terceira parte da segunda seção levaria a linha do túnel grande, que já estava sob a responsabilidade de Humbird e era um capítulo à parte, sendo sua construção um verdadeiro prejuízo para os construtores iniciais, causando uma revisão do valor a ser pago por sua entrega. Na “Autobiografia”, Otoni traça linhas que se referem ao túnel e à tal parceria.

Cristiano Otoni demonstra grande entusiasmo ao narrar os trabalhos dos americanos, mas chega a se exceder ao citar Humbird, “industrial de uma perícia, de uma energia, de um tino que o constituíam, a meu ver, um empreiteiro-tipo” (OTONI, 1983, p. 104). Com mais de 2.200 m de comprimento, o túnel grande era composto de granito, ora maciço, ora decomposto, mas, em sua maior extensão, um verdadeiro obstáculo para perfuração. No entanto, o festejo sobre Humbird teria causado receio no presidente da companhia, devido à amizade que Andrew Ellison Jr. ostentava tanto pelo colega americano quanto pelo fazendeiro escravista. A situação das dificuldades pela obra do túnel, somada pela moral alta do contratado para terminar essa perfuração fundamental para o prosseguimento da linha da serra em direção ao Vale, poderia gerar um acréscimo de preço a partir do *lobby* de Ellison, que era o engenheiro em chefe da vez e decidia essas questões junto com Otoni.

O presidente desejava que a parceria entre os supracitados fosse a vitoriosa na hasta pública, mas realizou manobra para evitar excessos do grupo ao buscar auxílio de outro



cafeicultor forte do Vale do Paraíba do Sul. Escreveu a Joaquim Teixeira Leite (1812-1872) e revelou a intenção, pedindo que o outro mineiro entrasse na concorrência para que os preços se mantivessem dentro de um patamar praticável: “desejava preferir Carneiro Leão e Humbird; mas temia que em falta de concorrência me impusessem eles preços altos” (OTONI, 1983, p. 104).

A parceria com Carneiro Leão, para além de amizades ou entusiasmos, nos leva de volta ao anúncio de Harvey nos jornais de Richmond. Afinal, estariam os cento e trinta gerentes e feitores da Virgínia colocando em prática sua experiência com o manejo de braços negros? As referências esparsas, e quase incidentais, sobre o emprego desses braços nos dizem que é muito provável que a perfuração do túnel grande não devia se diferir tanto da situação dos túneis e rampas do Velho Sul e da Ilha caribenha nesse aspecto.

Ainda sem aplicação de artifícios aceleradores para abertura de túneis, só restava o apelo à carne mais barata. Maria Lúcia Lamounier nos conta que “[o] emprego de tecnologia mais avançada na perfuração de túneis, como perfuratrizes de ar comprimido e dinamite, só ocorreu no final da década de 1870. A primeira detonação de dinamite foi acionada pelo próprio imperador” (LAMOUNIER, 2012, p. 131). Outra das raras e escorregadias referências ao uso de mão de obra escrava está no relatório semestral nº 12, publicado a 31 de julho de 1861, referente ao que demandaria a 3ª seção.

O Governo Imperial aprovou por Decreto de 24 deste mês os planos da 3ª seção, que se tratará de adjudicar oportunamente; pois ocupando uma grande extensão, e dependendo de trabalhos importantes nas pontes sobre o Paraíba, muito poderão lucrar com a antecipação. Nos meses em que os trabalhos da lavoura, porventura, devem folgar aos fazendeiros, é talvez possível obter deles coadjuvações na preparação do leito, que são da maior importância, visto a dificuldade de obter os braços em número suficiente para obras de tanta magnitude. E seria deplorável que chegando os trilhos à barra do Pirai, se dessem novas delongas para a preparação do leito, Paraíba abaixo (CEFDPII, 1928, p. 396).

Não há evidência maior do compromisso dos produtores de café do Vale do Paraíba do Sul fluminense com a EFDPII nos assuntos de liberação de braços para as obras de engenharia do centro-sul. Sem esses braços, como o próprio Cristiano Otoni, que era um abolicionista moderado, preconiza em relatório. Pela tendência estrutural da sociedade coeva e pela demanda de braços além da medida em tal empreendimento, o contingente mais propício ao trabalho braçal – com redobrado esforço para uma ferrovia – seria o escravizado, hipótese que defendemos. O ponto, a esta altura, está muito mais relacionado ao esforço administrativo da companhia em evitar o registro dessa força braçal, especificamente. Todos os trabalhadores livres da CEFDPII, dos limpadores de chaminés, passando por maquinistas, foguistas e agentes de estações, constam em registro nos



mesmos relatórios. Esses são compostos por livres pobres e homens de alto gabarito social. Mesmo que os subempreiteiros não sejam registrados, pois são indiretos, quando o contexto exige, mencionados em existência, cargo e procedência.

A diferença de opiniões que Cristiano Otoni expressa sobre os construtores ingleses da primeira seção e os americanos da seção seguinte pode ser atribuída a dois fatores primordiais: sua ideologia liberal republicana e a necessidade incontornável de reduzir o número de jornaleiros livres – boa parte estrangeiros –, portanto pela adoção de escravos disponíveis especialmente nas entressafras. O artigo 4º do contrato celebrado em Londres entre Macedo e Price é curto e objetivo quanto à não utilização de mão de obra escrava pelo empreiteiro inglês, da mesma forma que é curto e objetivo quanto à negação do direito de Price de vetar esse tipo de mão de obra por parte de brasileiros envolvidos nas obras.

Art. 4º - O empresário se obriga a não empregar escravos nas obras que estiverem sob sua imediata direção, não podendo, todavia, vedar que indivíduos residentes no país e interessados nas obras hajam de empregar nelas seus escravos (BRASIL, 1854).

Por outro lado, com a experiência dada como desastrosa por Otoni na relação entre a CEFDP II e o empreiteiro de Callow Hill, o contrato assinado com a *Roberts, Harvey & Co.* apoiava-se detalhadamente em questões técnicas e omitia qualquer referência à natureza social do contingente empregado.

O cenário da construção da EFDPII, e da constituição da CEFDP II, ilustra algumas questões características dos envolvidos nacionais da parte política e administrativa em torno da ferrovia da Corte. Reforça os incômodos de Cristiano Otoni, revelados tanto em seu parecer à imprensa de 1871, “A Emancipação dos Escravos”, quanto em sua “Autobiografia”, sobre as atitudes simuladas de um pseudoliberalíssimo das elites de Estado. No primeiro, o então ex-presidente da CEFDP II, um liberal exaltado no período regencial, defendia posição moderada quanto aos trâmites sobre como deveria ocorrer a emancipação da população escrava do Império. Para Otoni, a abolição deveria ser gradual e consonante com a indenização aos proprietários, a partir da criação de um fundo para tal.

Ha pouco recordou o Sr. Conselheiro Paulino de Souza a atitude do seu ministério em 1870 na questão do elemento servil. Apresentado o Parecer da Comissão especial, S. Ex. declarara por si e por seus colegas que o Governo aceitava a ideia do arrolamento dos escravos e a faculdade para libertar os da Nação. Nada mais sensato: passassem estas duas medidas, fossem executadas com firmeza, e teríamos hoje a questão adiantada e esclarecida. Porque pois o ministério que tinha Câmara unanime, que nesta mesma questão teve grande maioria, não cuidou de realizar a sua ideia? Donde lhe veio a falta de força? (OTONI, 1871, p. 9-10).



Assim, Otoni referia-se ao próprio D. Pedro II, ao se dirigir ao gabinete que continuaria a “dizer na Europa que é Sua Majestade Imperial o único brasileiro inimigo da escravidão” (OTONI, 1871, p. 10). Ora, se nem mesmo o Estado nacional executava a libertação de seus próprios cativos oficiais, os escravos da Nação, o que seria de uma emancipação geral? Essa percepção se aproxima do que Hamilton de Mattos Monteiro diz sobre Otoni na introdução às “Cartas para os Netos”, publicação do Arquivo Nacional: “Assim, combatia a falsa aparência liberal da monarquia, a corrupção e o nepotismo [...]” (MONTEIRO in OTONI, 1978, p. 13).

Mesmo que não diretamente, é possível dizer que Cristiano Otoni defendia em seu parecer de 1871 sua política empresarial como presidente da CEFDPIL, que existiu de 1855 a 1865. De qualquer modo, as contradições estruturais de sua atuação na diretoria da estrada de ferro da Corte podem, em certa medida, ser interpretadas como consonantes com a diretriz geral de uma abolição metafórica. Se, por um lado, ele faz críticas severas nomeando o simulacro emancipacionista das elites imperiais do período, por outro, ele mesmo participa ativamente do simulacro antiescravista do contexto da estrada de ferro ao participar ativamente do processo de esquecimento⁸ com as omissões sobre parte dos motivos de preferir os americanos aos ingleses no comando das obras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, que deriva de um dos tópicos de minha tese de doutorado defendida em 2021, tentamos apresentar uma pequena contribuição à historiografia que relaciona o surto ferroviário do século XIX com a ampliação do trabalho livre. Nesse sentido, a atuação de Cristiano Otoni como vice-presidente e, posteriormente, presidente da principal companhia de estradas de ferro do Império mostrou-se um fértil estudo de caso para a relativização de tal cenário.

O descontentamento de Otoni com o contrato assinado entre o Estado Imperial e o empreiteiro inglês, Edward Price, para construir a EFDPII – segundo o próprio Otoni – levou-o a forçar os contratos de construção seguintes da CEFDPIL de preferência com engenheiros dos Estados Unidos. Sua argumentação, portanto, sua construção de memória, levou-o a uma atitude intencional de omitir determinadas informações em documentos por ele produzidos. Desses, os principais documentos são os relatórios da companhia que presidiu e os textos que publicou durante sua atuação nessa posição (caso de “O Futuro das

⁸ Para um debate sobre o conceito de “esquecimento”, recomendamos a obra de Paul Ricoeur, sobretudo o capítulo “Esquecimento”, do livro “A História, A Memória e o Esquecimento” (RECOEUR, 2007).



Estradas de Ferro no Brasil”, 1859) e posteriormente (caso de “A Emancipação dos Escravos”, 1871, e “Autobiografia”, publicada postumamente em 1908).

Como apontamos no decorrer deste artigo, suas justificativas técnicas sobre as melhores escolhas para a edificação da EFDPII, ou seja, para a americanização do modo de construir e operar a estrada, mostraram-se como um dado parcial. Essa parcialidade, como propomos, seria devida a uma espécie de vergonha da sua relação com um corpo técnico intrinsecamente escravista ou acostumado com um cenário escravista no canteiro de obras. Dessa maneira, seja nos relatórios em que trata da contratação dos engenheiros vindos dos Estados Unidos, maioria proveniente do Velho Sul dos Estados Unidos, especialmente da Virgínia; seja em sua obra particular, em que demonstra seu entusiasmo com esse grupo em contraposição aos anteriores, ingleses/britânicos, Otoni foca sempre em aspectos técnicos ferroviários e financeiros e evita mencionar o componente social da mão de obra, aspecto crucial para reduzir os custos de construção.

O que chamamos de produção de esquecimento de Cristiano Otoni, portanto, o que intencionalmente se evidencia como escolha de assunto evitável, torna-se uma lacuna de memória que dificulta a constituição da história em que esta personagem se apresenta como protagonista. Tal lacuna, pelo menos uma entre outras que podem existir no contexto do objeto investigado, pôde ser denunciada – mesmo que sem a intenção – pela documentação externa; ou seja, as fontes utilizadas pela historiografia dos Estados Unidos sobre suas próprias relações sociais e atividades econômicas/industriais oitocentistas e relações atlânticas de montagem de infraestrutura dos sistemas escravistas do sul dos EUA, do Grande Caribe e do centro-sul do Império do Brasil.

O cruzamento de dados entre a documentação brasileira e a historiografia nacional e internacional sobre a segunda escravidão, como a obra de Daniel Rood, Aaron Marrs, Rafael Marquese e Ricardo Salles, permitiu-nos rever certas construções sobre a realidade histórica de nossa sociedade nesse período, sobretudo, no contexto de edificação de infraestrutura e desenvolvimento de tecnologia para atender o sistema mundo do Atlântico.

REFERÊNCIAS

CHALHOUB, Sidney. **A Força da Escravidão: ilegalidade e costume no Brasil Oitocentista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

COIMBRA, Creso. **Visão Histórica e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro de Documentação e Publicações, 1974. Disponível em: <<https://archive.org/details/visaohistransp1974br>>. Acesso em: 26/08/2024.



COLLINS DICTIONARY. **Railroad.** Disponível em: <<https://www.collinsdictionary.com/pt/dictionary/english/railroad>>. Acesso em 12/05/2020.

COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e Trabalho Assalariado em São Paulo.** 1976. Tese (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1976.

DNIT. **Glossário dos Termos Ferroviários.** Brasília: DNIT, 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario-de-termos-ferroviarios>>. Acesso em: 26/08/2024.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II.** Petrópolis, RJ: Vozes, 1980.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do Século XIX.** São Paulo: Edusp, 2012.

MARQUESE, Rafael de Bivar; SALLES, Ricardo (Orgs.). **Escravidão e Capitalismo Histórico no Século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

MARRS, Aaron W. **Railroads in the Old South: pursuing the progress in a slave society.** Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2009.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

RICOEUR, Paul. "Esquecimento". **A Memória, a História e o Esquecimento.** Trad. Alain François [et. al.]. Campinas, SP: Unicamp, 2007, p. 423-462.

ROOD, Daniel B. **The Reinvention of Atlantic Slavery: technology, labor, race, and capitalism in Greater Caribbean.** New York: Oxford University Press, 2017.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo (1870-1940).** São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.

SANTOS, Welber Luiz dos. **American Way of Rails: tecnologia e a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II em perspectiva atlântica e no contexto da segunda escravidão (1835-1889).** Mariana, MG. 2021. Tese (Doutorado em História) - Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Ouro Preto. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufop.br/jspui/handle/123456789/13824>>. Acesso em: 26/08/2024.

SOANES, Catherine; STEVENSON, Angus. "Railroad". **Concise Oxford English Dictionary (eletrônico).** Eleventh Edition. Oxônia: Oxford University Press, 2004.

TOMICH, Dale W. **Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy.** Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2004.

ZANETTI, Oscar; GARCÍA, Alejandro. **Sugar & Railroads: A Cuban History, 1837-1959.** Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1998.

FONTES

BRASIL. **Relatório do Ministério do Império de 1854.** Disponível em: <<http://ddsnxt.crl.edu/titles/100#?c=0&m=23&s=0&cv=230&r=0&xywh=-425%2C158%2C2728%2C1924>>. Acesso em: 26/08/2024.

CEFDPII. **Relatórios nºs 1 a 20, correspondentes ao período de 1856 a 1865.** Rio de Janeiro: Livraria, Papelaria e Litho-Typographia Pimenta de Mello & C., 1928.



FIGUEIRA, Manuel Fernandes. **Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. Disponível em: <<https://bd.camara.leg.br/bd/items/09ed1018-7fc6-4b2f-a358-cefe2ece8c71>>. Acesso em 26/08/2024.

HARVEY, Robert. “Anúncio”. **Richmond Enquirer**, Richmond, vol. LV, n. 24, 3 de agosto de 1858.

OTONI, Cristiano Benedito. **O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.

_____. **A Emancipação dos Escravos**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1871. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/bitstream/bbm/44711/1/013766_COMPLETO.pdf>. Acesso em 26/08/2024.

_____. **Autobiografia**. Brasília: UNB, 1983.

_____; OTONI, Bárbara Balbino de A. M. **Cartas aos Netos**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1978. Disponível em: <<https://bdan.an.gov.br/handle/123456789/234>>. Acesso em 26/08/2024.

“THE BRAZILS.; The Don Pedro II. Railway Portion Built by American Contractors an Imperial Visit Miscellaneous News.” **New York Times**, Nova York, 16 jul. 1860.