
UM ENGENHEIRO NA EXPOSIÇÃO UNIVERSAL:
ANDRÉ REBOUÇAS E OS FANTASMAS DA TÉCNICA

ALFREDO CORDIVOLA*

RESUMO

Este ensaio propõe uma leitura do Caderno da primeira viagem à Europa escrito pelo engenheiro André Rebouças enquanto visitava a Great Exhibition de Londres em 1862. O manuscrito (não publicado até hoje, e conservado na Fundação Joaquim Nabuco, em Recife) contém minuciosas observações e projetos feitos por Rebouças. Como viajante, o engenheiro persegue apenas um fim: ser testemunha das novidades da tecnologia. Aprender, copiar, traduzir são seus objetivos. Seus escritos, portanto, lidam com visões de modernidade e percepções do porvir, e postulam cruzamentos entre periferias e centros, entre os passados pré-industriais e as promessas de um futuro que Rebouças tentaria concretizar no Brasil do Segundo Império.

PALAVRAS-CHAVE: Rebouças, viajantes do século XIX, representações.

“Para a mercadoria fetiche, as Exposições universais são lugares de peregrinação. [...] As Exposições universais transfiguram o valor de troca das mercadorias. Criam uma situação em que o valor de uso passa para o segundo plano. Inauguram uma fantasmagoria a que o homem se abandona para se distrair”, escrevia Walter Benjamin (1983, p. 139). Máximos espetáculos que, desde 1851 até a Primeira Guerra, o capitalismo seria capaz de produzir, as Exposições facilitam o acesso a uma outra realidade. Uma na qual os reflexos da mercadoria, a aura do saber, a apoteose da técnica e as ilusórias expectativas de paz duradoura e progresso certo se conjugam com as aparências sobrenaturais das cidades e edifícios temporários que albergavam as mostras, construções que, ao cancelar as discontinuidades geográficas, anulavam também o devir, sob a consigna “tudo ao mesmo tempo agora” que parece governar as Exposições Universais. São verdadeiras vitrines onde o exótico e as

* Doutor pela University of Nottingham. Professor visitante na Faculdade de Letras da UFPE.

inovações tecnológicas, o bizarro e o visionário são exibidos lado a lado. Vitrines que comunicam com o real quando o real depende da vitrine para ser reconhecido como tal. E como toda vitrine – se favorecida por particulares conjunções da luz – devolvem também imagens dos que as observam, como espelhos. São palcos feitos para mirar e ser mirado, onde convergem e confrontam-se as atenções, onde as fosforescências obnubilam e a distorção é lei.

Centros de peregrinação, centros de atração e distorção, teatros que articulam os modos do progresso e permitem vislumbrar suas aplicações futuras: em 1862, por ocasião da Great Exhibition de Londres, dois engenheiros formados na Escola Central do Rio de Janeiro,¹ os irmãos André e Antônio Rebouças, viajam a Europa para apreciar maravilhas. Ali cumprem tarefas oficiais; redigem, a partir do visto nos pavilhões, informes sobre material de construção de linhas ferroviárias, sobre telégrafos elétricos e sobre portos de mar, publicados no *Diário Oficial* e depois em livro preparado pelo governo (a cargo do embaixador em Londres, o barão de Penedo), *Relatório sobre a Exposição Internacional de 1862*.

Ao mesmo tempo, durante toda sua estada no continente, desde abril a novembro daquele ano, André irá minuciosamente anotando num caderno pessoal (que até hoje não foi publicado) suas impressões. Esse valioso manuscrito² revela as maneiras de olhar de um engenheiro, que recolhe copiosas informações pensando num futuro que não pode demorar – futuro cuja vinda tentará antecipar uma e outra vez desde seu retorno ao Brasil até a queda do Segundo Império.

Quem leia esse caderno quiçá se surpreenda perante a quase total ausência da primeira pessoa. O eu está permanentemente elidido por uma prosa que descreve mecanismos, funções, aparelhos, obras construídas e por construir. E se o eu está suprimido, as cidades pelas quais esse eu vai atravessando parecem não existir, ou existir apenas como meras referências onde se situam os monumentos do engenho e do progresso. Rebouças parece não ter tempo nem intenções de dedicar-se ao turismo. E assim como seus deslocamentos não guardam relação alguma com os prazeres que proporciona o *voyage pittoresque*, seu caderno está bastante longe de constituir uma crônica de viagens. Nada de aventuras nem de romance; nada de quadro de costumes nem de

paisagens encantadoras. Ao engenheiro lhe interessam antes de tudo as novidades da técnica.

Nos seus escritos, nos seus projetos, na sua conturbada vocação de publicista, uma nota predomina, a urgência. Para Rebouças, no Brasil estaria tudo por fazer. Outras nações já têm se adiantado e mostram o caminho a seguir. Mas a distância que as afasta de um Brasil ainda preso na inércia de um pobre presente aumenta cada vez mais; por isso, a pressa do engenheiro, sua ansiedade por capitalizar o produto de suas observações. Obsedado por um futuro que vê desfilar diante de seus olhos – um futuro que promove ânsias de imitar e aplicar, mas também o melancólico desalento que devolvem as comparações –, Rebouças impõe-se a missão de combater as políticas anacrônicas e as travas que dificultam ou impossibilitam o avanço do comércio.

Nesse combate, o Belo, esse objeto do desejo de quem se embarca no *Grand Tour* europeu, fica relegado a um segundo plano. Ou trata-se então de uma outra categoria de beleza a ser perseguida. Como escreveria dez anos depois, quando, pela Exposição Universal de Viena de 1873, visita novamente o continente,

Lisboa é um dos mais bellos portos de Europa. O qualificativo – bello– deve aqui ser compreendido no ponto de vista exclusivamente tecnico. Não há lugar neste escripto para o bello pitoresco; nem há neste momento lazer para mostrar como são encantadoras na primavera as verdes collinas das margens do Tejo. (1862)

Não há lugar, nem tempo, para o *bello pitoresco*, diz, quando há tantas outras coisas que reclamam com urgência a atenção. Para quem sonhava “representar não seu paiz um papel mixto de Richard Cobden e George ou Robert Stephenson” (1938, p. 63), o essencial é que economia e técnica se ponham em marcha; o resto pode esperar.

Nas suas andanças pelas cidades européias, Rebouças encarna a figura do aprendiz voraz –quer dizer, a exata antítese do *flâneur*. A deriva lhe repugna: tem objetivos precisos e, por imposição da viagem, que marca à sua estada os limites, o tempo contado. A multidão nem o perturba nem o fascina; as fortuitas ocorrências da metrópole não lhe atraem. Seus incansáveis percursos (que lhe valeram o apelido de “Mr

perpetual-motion Rebouças”) (1938, p. 255) obedecem a um único fim: inventariar o Sublime e descobrir seus segredos.

Será esse o único tipo de *sight-seeing* que admitirá. Na França, durante 1862, visita fábricas de cimento Portland. Examina os motores hidráulicos, estuda métodos e processos aplicáveis na construção de pontes, colunas, linhas férreas. E, fundamentalmente, percorre portos, Calais, Dunkerque, Brest.

Na Inglaterra, pagará sua visita a cada uma das cidades industriais. Começa pelas West India Docks e Victoria Docks em Londres. Aponta a data em que foram inauguradas e esquematisa, mediante desenhos e medidas, os armazéns. Passa pela estação da Great Western Railway e estuda uma ponte em Charing Cross. Enquanto anda pela urbe vai enumerando; vê e imediatamente registra:

Canada Docks. Grua de 40 toneladas para embarcar caldeira de vapor. 6 braços de madeira [...] Supportado por 5 pares de duplas rodas=20 rodas.

Liverpool. Albert Docks. Grande edificio acompanhando os cais da bacia de flutuação [...] as columnas são de ferro fundido [...] as paredes do edificio são de tijolo.

Com o caderno em mão, vai recolhendo instantâneas. Em Manchester analisa o sistema de canais, e admira a celeridade da produção e a montagem em série: “officinas da Ashbury & Son: construção de um wagon de mercadorias de 1ª classe em 11 horas e 20 minutos. 16 pés de comprimento, 8 pés de largura, rodas de ferro forjado. Só as molas vierão de Sheffield”. Dali prossegue à “Fábrica de locomotivas e machinas fixas. William Fairbairn”. De regresso a Londres, cola no seu caderno um folheto, “A brief account of the Thames Tunnel”, que descreve localização, custos e dimensões da obra, chamada, nesse aviso publicitário, de “the greatest wonder of the world”.

Do mesmo modo, entre 1872 e 1873, na sua segunda viagem a Europa (que se estenderia até os Estados Unidos), continua sua peregrinação à procura da “Belleza Técnica”. Encontra-a em Torino, na ponte Mosca sobre o Pó “com um só arco de 45 metros de corda e 5,50 de flecha. É em granito, de grande beleza e majestade” (1938, p. 221). Em Creusot, onde

deixam imorredoura impressão os altos fornos de folha de ferro; suas chaminés metálicas de 75 a 85 metros de altura, que parecem torres de faróis; suas máquinas a vapor dos altos fornos e dos poços verdadeiramente colossais; as oficinas Bessemer; as fundições, as forjas, a ordem e magnificência do estabelecimento, e até o novo escritório central, construído como uma estufa, hermeticamente fechado e arejado por uma chaminé. (1938, p. 241)

Em Trieste “os edifícios novos são magníficos; asseio britânico por toda a parte”(1938, p. 236). Na “Nuova Darcena” de Livorno, que tem prosperado, segundo anota, por possuir um porto franco, sistema que aspirará aplicar aos portos fluviais e secundários do Brasil. Da mesma forma, também censurará, cada vez que apareçam o atraso e a precariedade, como no porto de Gênova, onde acha “uns velhíssimos edifícios [...] sujos, escuros e acanhados e sem as condições das docas modernas” (1938, p. 270).

Enquanto isso, nas contadas vezes em que descreve outras classes de belezas (pitorescas ou históricas), troca a exaltação pelo desdém ou pelo desencanto. Em Roma o alarmam “o estado de porcaria da cidade, as roupas penduradas pelas janelas, as ruas mal calçadas e quase sempre em lagedos, os oratórios em quase todas as esquinas” (1938, p. 223). De Veneza, apenas guardará impressões desfavoráveis, “o silêncio, a humidade, a vetustez dos edifícios; o aspecto geral de pobreza e mendicidade” (1938, p. 234). Da Ponte dos Suspiros diz que é “a maior decepção de Veneza; o exterior é de mármore de Carrara ricamente trabalhado: o interior consiste em dois tetricos, sujos e estreitos corredores” (1938, p. 236). E ainda quando não exprime decepções, o engenheiro faz sempre prevalecer o perfil técnico. Como se estivesse deliberadamente cego para tudo o que não fosse de aplicação prática, ou como se o pudor o condenasse à reticência: das ruínas de Pompéia sucintamente anota “sob o ponto de vista prático e de aplicação ao Brasil, só ha nas casas o *atrium*, o jardim interior com fonte, e as colunatas, que o cercam” (1938, p. 224). Isso é tudo. Do Museu do Prado “edifício grandioso e novo, não isento contudo de alguns defeitos arquitetônicos. No Museu foi um admirar sem limites...” (1938, p. 212). É a constante nos apontamentos de Rebouças: para a técnica e seus assombros, a minúcia e a obsessão. Para todo o outro, a omissão ou a rápida, sempre discreta alusão.

Ante o sublime, Rebouças não se limita ao assombro. Não veio para admirar apenas, mas para desvendar o *modus operandi* da tecnologia. Diante de uma ponte, em um porto, uma fábrica ou uma estação de trem de ferro as perguntas que o acoçam são: como foi feito? Qual foi o procedimento utilizado? Quais os materiais? Qual dos métodos será o mais conveniente e econômico?

Sua vocação pelo inventário não se reduz às aparências físicas das realizações sublimes, e sim retrocede em busca de mais dados. Contabilidades e agentes: o número de barcos que utilizaram em Thames Graving Dock, o orçamento que algum empreendimento tem demandado, o número de operários requerido. Com um afã quase religioso, compila um vocabulário de termos técnicos ingleses e os traduz ao português. Também produz uma minieniclopédia com “dados biographicos” de engenheiros e inventores célebres. Mediante estes índices de uso pessoal, o engenheiro visita os arcanos da Técnica, e sistematiza, com o rigor de um aluno aplicado e a persistência de um asceta, os profusos conhecimentos que vai acumulando.

Esse Rebouças que nos anos 60 e 70 acumula saberes e metodologias, que estuda dinamismos mecânicos e admira obras sublimes parece estar cumprindo fervorosamente aquilo que David Viñas denomina “viagem utilitária”; como o argentino Juan Bautista Alberdi ou o futuro Barão de Mauá na década de 1840, o engenheiro encarna a figura do viajante americano que se lança sobre a Europa à procura de suas utilidades. Utilidades representadas em dados e sistematizações que se multiplicam nos cadernos de notas. Austeros e militantes, os que embarcam na viagem utilitária não se permitem digressões nem desvios. Desconhecem a cautela, e antes de deslumbrar-se perante o espetáculo europeu e venerar a seus atores, infiltram-se por trás dos bastidores, para apreciar de perto os mecanismos, e compartilhar as coisas do ofício. Enviados especiais, profissionais em busca de seus pares, mesmo conscientes de que não é o mesmo ser engenheiro, investidor ou legislador deste lado do Atlântico que do outro. E justamente para isso vieram, para adiantar o antiquado relógio americano e aspirar a equiparar os fusos horários; para unificar o fluxo do tempo e aniquilar toda regressão. Dessa forma serão, como Viñas indica, “avançadas sobre Europa”, cujos propósitos são “poner un país al día, estructurar un proyecto nacional, alcanzar el nivel de lo europeo” (Viñas, 1982, p. 22). Ou, em todo caso,

serão, como Rebouças diz, “operários do progresso”. Movidos pela ambição desaforada de uma avançada – como soldados obrigados a atacar de improviso para apropriar-se do butim – ou pela paciência e humildade de um operário que contribui com seu esforço anônimo para o progresso geral, os viajantes em busca do utilitário vão à Europa a bordo de suas próprias máquinas do tempo: o futuro é sua única transcendência.

Mas se o futuro está na Europa, o futuro ali fica, e o viajante deve retornar. Retornar para render contas e demonstrar o que tem aprendido. Para exibir os tesouros que tem acumulado (pelo momento, apenas traços sobre o papel) e finalmente, para pôr mãos à obra – na medida do possível.

Dos anos 60 aos 80, o Brasil será para Rebouças um país onde estava tudo por fazer, mas onde nada se fazia. Ou, no melhor dos casos, fazia-se lenta e trabalhosamente, de maneira nada expeditiva e sujeita a toda classe de impedimentos e interesses opostos. E isto, é claro, não obedecia à falta de idéias. Idéias era o que não faltava ao engenheiro que retornava da Europa. A Inglaterra lhe havia oferecido uma fonte inesgotável de idéias e um panorama da modernidade – um panorama visto em perspectiva, feito inteiramente de futuros.

Desde esse retorno do seu primeiro périplo europeu e sua participação na guerra do Paraguai nos anos 60 até a queda do Império, e depois no exílio, até sua morte em 1898, um obcecado e múltiplo Rebouças imagina obras de engenharia civil de grande porte; como investidor tenta impulsionar numerosas companhias e; como publicista, luta em favor da liberdade de comércio, da abolição da escravidão e da imigração massiva. Enumerar os projetos em que se viu envolvido durante aqueles anos equivale a compor uma abelardiana história de desventuras. Tratava-se de projetos “destinados a acelerar o progresso de Império” (1938, p. 274),¹ que ia registrando num Caderno especial, verdadeiro *memorandum* (=o que deve ser lembrado) pessoal, reservatório de idéias que, em definitivo, poucas vezes iriam ganhar formas concretas. Idéias muito apropriadas e visionárias em sua maioria, outras decididamente impraticáveis ou, quiçá, inverossímeis para a época.

Já em 1864, por exemplo, adverte sobre as potencialidades da bacia do Rio São Francisco, sugere a construção de um porto na sua desembocadura, e o tendido de linhas férreas para salvar os trechos não navegáveis, para comunicar assim o interior com o Atlântico. Mais tarde

desenha um programa para a construção de docas em todos os portos do Império, e esforça-se por levá-lo adiante no Rio, no Maranhão, no Cabedelo e em Recife. Nas Docas de D. Pedro II no Rio, introduz o cimento Portland, cuja fabricação havia observado em Boulogne em 1862. Defende e estuda, junto a seu irmão Antônio, o traçado de novas ferrovias (que terminariam num porto, segundo havia visto na Europa) em Paraíba do Norte e no Paraná. Higieniza matadouros públicos, examina fortificações, inventa, durante a guerra, um dispositivo antitorpedo para defender os navios brasileiros, e prega a adoção de táticas modernas de combate (como as que havia lido em *Maximes et instructions sur l'Art de la Guerre*, de Leneveu), constantemente ignoradas pelo comando superior. Em 1871 tenta, sem sucesso, fundar uma empresa de abastecimento de água para o Rio de Janeiro. Queria também dotar a cidade de uma “bella cinta de caes”, como as de Nápoles ou Lisboa, onde passageiros pudessem desembarcar e passeantes pudessem admirar o entorno, sem ver-se sujeitos, como nesse então, às condições precárias de um porto pré-moderno e obsoleto. Com seu irmão impulsionava também a Companhia Florestal Paranaense, dedicada à exploração madeireira num país que, apesar de contar com grandes recursos florestais, importava madeira sistematicamente. Em 1876 planeja um conjunto habitacional “para substituir os imundos cortiços atuais” (1938, p. 274). Anos antes, voltando dos Estados Unidos, havia tentado organizar uma empresa de restauração de ferro. Havendo visitado os portos holandeses em 1883, quer ganhar os terrenos alagadiços do Rio segundo o modelo dos Países Baixos. A lista poderia estender-se...

Como publicista, defende o fim da escravidão e a criação de colônias de imigrantes. Funda com Joaquim Nabuco a Sociedade Brasileira contra a Escravidão em 1880, e propõe constituir organizações destinadas à “educação, instrução e aperfeiçoamento da Raça Africana” (1938, p. 235). Redige o Manifesto da Sociedade Central de Imigração, que propicia a distribuição de terras, entrada livre e nacionalização imediata de imigrantes – sempre e quando não se tratasse de “chins, coolies e proletarios asiaticos”, aos que considerava (coincidindo nisto com muitos dirigentes do momento) como “um ser incivilisavel, resistente e refratario a todo o progresso”.³ Pelo contrário, a presença europeia, fomentada pela Sociedade, enche-o de esperanças; assim, já em 1863, escrevia exaltado:

Percorremos o vale do Scharf em que termina o caminho; ai gozamos de uma das mais belas cenas, que temos encontrado nesta excursão; 40 belos colonos, disseminados por toda a extensão da picada, empregavam-se ativamente em dar-lhe as proporções de um caminho rural. O perfume do mato cortado de fresco, a beleza desta floresta sem rival, a fertilidade desse solo virgem, que o Brasil generosamente dava aos proletários d'Alemanha, tudo comovia de um modo excepcional. (1938, p. 23)

Para eles, para os colonos brasileiros e os escravos libertos sonhará fundar núcleos ou talvez províncias novas no Alto Uruguai, no Alto Paraná e na Bahia, territórios destinados por natureza a serem “o Ohio da imigração no Brazil”. Chegará inclusive, já no exílio, a incorrer na utopia de propor uma tão arrojada quanto impossível solução para a disputa territorial das Missões, que então estavam sendo dirimidas pela Argentina e o Brasil: doar toda a zona em litígio a imigrantes hebreus. Dessa forma, reinaria paz duradoura entre ambas as nações, e haveria sido criado “um novo Eden, superior ao de Moises”(1938, p. 373) na América do Sul.

Entre as ideações libertárias e o engenho industrial, os projetos de Rebouças perfilam um outro país, um Brasil necessariamente futuro, já que no presente há impedimentos que retardam ou anulam o seu forjamento. Rebouças conhecerá bem de perto esses impedimentos, e apesar de ter uma posição relativamente privilegiada (amigo íntimo do Imperador, presidente da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional) contra eles irá debater-se durante toda sua trajetória. Tais obstáculos poderiam resumir-se em uma expressão que o engenheiro utiliza: “teia oficial”. Expressão que alude à tarefa quiçá malévola, constante e anônima de burocratas ineptos e apáticos. Sobre a superfície exuberante do país de oportunidades, o engenheiro vê estender-se teias de aranha que aprisionam e impedem todo avanço. Teias de aranha que se multiplicam até criar uma rede gigantesca, na qual são capturados os operários do progresso que tentam destruí-las. Teias que impedem o passo da inovação e devolvem uma imagem de desídia e abandono. Teias artesanalmente tecidas por personagens subalternos, kafkianamente eficientes em sua ineficiência, ou por proprietários ameaçados, ou por ministros incompetentes ou desinformados; redes arcaicas, que parecem ter sido fabricadas para resistir aos embates do tempo.

Nessa trama maléfica Rebouças ver-se-á muitas vezes envolvido, e nela tenderá a situar-se no papel da vítima, essa “misera posição” dos engenheiros no Brasil, como amargamente lamenta. Trama que é a “apatia geral, que ha no Paiz pelas obras de utilidade pública” (1938, p. 59). É esse mundo baixo, “tristíssimo campo de batalha das mais torpes posições e dos mais vis interesses” (1938, p. 131). É, para um defensor da iniciativa individual, a postura absolutista, restritiva e rotineira (os adjetivos são do engenheiro) que insiste em envolver o estado em toda obra pública. É inclusive o imperador, filósofo e ilustrado, mas que persiste, conservador e refratário à mudança, em “não ser favorável às empresas de embelezamento urbano” (1938, p. 263) e diz: “temo muito a Hausmanismo” [sic] (1938, p. 261). É a ausência de “espírito de associação” e de “amor às grandes empresas” (1938, p. 173). É o exército que luta no Paraguai, desconhecendo os preceitos da arte moderna de guerrear, e cuja inoperância irrita ao engenheiro fugazmente devindo soldado. É o sórdido interesse de proprietários que se opõem a perder seus privilégios, e conjuram contra a construção de obras que beneficiariam grandemente o país. É a inveja, a traição e a calúnia que proliferam em toda a parte. É a diplomacia nacional, “suvina, egoista, parasita, inutil” (1938, p. 229). É o “sem numero de intrigas de oficiais de gabinete e empregados do Ministerio das Obras Públicas” (1938, p. 278). É a riqueza de uma terra “prodigiosamente dotada pelo Creador, e fatalmente arruinada pelas maléficas influencias políticas, que agora a dominam” (1938, p. 326). É esse “estado de abatimento e de marasmo em que nos achamos” (1938, p. 322).

Contra esse estado causado pela mesquinhez e a ineficiência, Rebouças havia aspirado a opor a figura do engenheiro, heraldo do futuro. E dizer aqui engenheiro implicava muitas outras coisas. Afirmava entusiasmado perante a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional em 1868, que três deviam ser os fins de uma entidade como aquela:

o fim moral: a confraternização entre os Engenheiros; o fim científico; o estudo das ciencias acesorias e da Arte de Construir; o fim social ou politico: a organização do habito dos debates para bem promover nos Clubs, nas Associações, nos meetings e no Parlamento, a pronta realização das obras de utilidade publica. (1938, p. 169)

Como Euclides da Cunha na República, os irmãos Rebouças fizeram todo o possível por cumprir esse tríplice mandato.

A arte do engenheiro estava muito longe de reduzir-se apenas a uma prática de especialista: implicava ademais toda uma transformação da sociedade a que pertencia, operada a partir de um artifício do tempo. O engenheiro era um experto em pontes, portos e afins, mas também um ilusionista, cuja matéria era o futuro, que com seus poderes ajudava a tornar visível. Isso, no final das contas, haviam realizado seus colegas ingleses, e a ele havia tocado ser testemunha de tais prodígios, observando seus logros, e participando das suas reuniões no templo exclusivo, o Instituto de Engenheiros Civis de Londres. Como anota o espectador americano após sua visita de 1873,

O edifício proprio da sociedade, é ricamente decorado; a sala das sessões é enobrecida pelos retratos e bustos dos Stephensons e dos grandes engenheiros da Inglaterra; é iluminada a gaz com estrelas pelo tétó como os teatros modernos; na parede do Presidente pendiam grandes desenhos analogos a discussão. (1938, p. 244)

Os pares reunidos em brilhante conciliábulo, os retratos célebres, a iluminação esplendorosa evocam em André uma emoção similar que poderia experimentar em uma função de *O Guarani* do seu amigo Carlos Gomes: aqui a avançada brasileira no seletó repertório das obras mestras; ali a encenação mais acabada do espetáculo da modernidade a cargo dos seus próprios agentes.

Contudo, digamos mais uma vez, o engenheiro que volta após haver assistido à glorificação do seu ofício sabe que a sorte dos “operários do progresso” brasileiros é muito diversa. A “teia oficial” os ameaça, seus projetos padecem toda classe de negligências e contramarchas. Para Rebouças, há algo de salvífico, ou de redentor fracassado, nessa figura do engenheiro que prega a luz e a verdade, e acaba sendo crucificado pelos vis e ignorantes. Essa parábola – feita de prédicas não atendidas, padecimentos e expiação – iria intensificar-se sem dúvida depois de 1889, quando o engenheiro abandona, no pacote “Alagoas”, para sempre o país com o imperador deposto e família.

Até essa, para ele, “fatal madrugada” do 17 de novembro de 1889, a teia oficial havia constantemente prejudicado ou inutilizado seus

projetos, mas pelo menos sua disputa contra ela parecia renovar-se em várias frentes, e à resignação e impotência ante um fracasso sobrevinha um impulso fortalecido por defender suas idéias. Mas a partir daquele “atentado”, como o chama, a “catástrofe” e o ascenso ao poder dos “monstros” representativos do “fazendeirismo escravocrata republicani- sante”, o futuro para Rebouças, antes desejado e possível, irá dissipando- se até desaparecer por completo da cena. Esse momento representa, para o engenheiro, o fim da história nacional, ou, para ser mais exato, é quando a história nacional devém pesadelo.

Esse porém havia sido o momento da “regeneração nacional” sonhado pelos republicanos. O momento em que a monarquia – esse arcaísmo que remetia aos tempos coloniais, essa anomalia no panorama das nações americanas – tinha sido para sempre abolida. O momento de ingressar num futuro de brilhantes promessas, que vinha sendo demorado pela irresolução e incapacidade do velho “Pedro Banana” tão satirizado na imprensa. Para os propagandistas do regime republicano, a monarquia era uma máquina lenta, vetusta, dirigida por um ancião carente de energias; a República entretanto viria acelerar os tempos, a tomar as decisões até então postergadas, a encaminhar o país para o “desenvolvi- mento industrial”. Era essa a posição de apologistas como Afonso Celso, que escreve *Por que me ufano do meu país*, em 1901, verdadeiro clímax do culto ao país com futuro, em que considera que o Brasil poderia chegar a ser, talvez, a primeira ou a segunda potência do planeta. País que em momentos de esplendor iria como que concretizar-se em fugazes instantâneas de glória: esse Brasil perante o qual se “curvam as nações européias” por ter engendrado figuras como Rui Barbosa, que com a sua retórica triunfa em Haia, ou melhor ainda, como Santos Dumont, que domina a técnica e os elementos, e levanta vôo nos céus de Paris. É o Brasil do Teatro Amazonas, o da Avenida Central, o da Exposição no Rio de 1908.

Vãs instantâneas da *belle époque*, quiçá, mas que de alguma forma pareciam cumprir as aspirações dos que exaltavam as luzes e o progresso, e dos que, antes do 15 de novembro, idealizavam com candidez e misticismo a figura da República, como nestes versos publicados em 1887 e recolhidos por Gilberto Freyre (1959, p. 21-22).⁴

Levantemos a essa deusa
Em nosso peito um altar.

Por sobre nossas cabeças
Possas seu trono firmar
Quando da grimpada dos montes
A água pura das fontes
Raiar o *fiat lux* –,
Nós, de pé na praça pública,
Diremos: viva a República
Na terra de Santa Cruz.

República ideal, formada por iguais que se reúnem em praça pública, que, se vinculava com esse outro passado ideal (o clássico, suas ágoras e seus foros), fazia-o dando um salto por sobre todos os outros passados nacionais (o monárquico, o escravista, o colonial, o jesuítico). Como se o único passado válido fosse um imaginário, o único capaz de, por parábola, conectar-se com os futuros da máquina, da utopia e do democrático progresso que a monarquia parecia haver-se empenhado em retardar. Nas instituições republicanas via-se o antídoto contra a inércia reinante até 1889. Elas dariam a garantia de “ordem e progresso”: ordem para evitar a dissolução territorial ou a restauração monarquista, tão temidas na década de 1890; progresso para correr à procura do tempo perdido.

É sabido, contudo, que esse lema de ordem e progresso inscrito na simbologia republicana não era capaz de encantar a todos por igual. Porque se essas duas décadas de 1890 e de 1900 marcam o auge da retórica ufanista, elas também geram as expressões de desencanto mais terminantes em relação ao novo regime. A República tão sonhada podia ser uma decepção, uma promessa arruinada, como em Euclides. Seus tropeços podiam inclusive avivar a nostalgia pela monarquia perdida e pelo imperador deposto. Ou podia também significar, essa República militarista e conturbada, a sentença de morte para uma nação que havia logrado – em contraposição à América espanhola, implodida após as independências – manter sua unidade durante quatro séculos, como temeria o médico-legista Nina Rodrigues.⁵

Uma profecia como a esboçada por Eça de Queiroz no final do século exemplifica assim uma inquietude que se estava generalizando por então. “Daqui a pouco”, escrevia o português,

o que foi o Império estará fracionado em repúblicas independentes de maior ou menor importância. Impelem a esse resultado a divisão histórica das províncias, as rivalidades que entre elas existem, a diversidade do clima, do caráter e dos interesses, e a força das ambições locais [...]. Cada Estado, abandonado a si, desenvolverá uma história própria, sob uma bandeira própria, segundo o seu clima, a especialidade da sua zona agrícola, os seus interesses, os seus homens, a sua educação e a sua imigração. Uns prosperarão, outros deperecerão. Haverá talvez Chiles ricos e haverá certamente Nicaraguas grotescas. A América do Sul ficará toda coberta com os cacos de um grande Império. (apud FREYRE, 1959, p. CLXVI)⁶

Nesse novo mapa desenhado por esta profecia (profecia que continuaria inquietando durante essas primeiras duas décadas de governo republicano), o grotesco representado pelo atraso, o passado não resolvido e a pobreza, antes ocultos ou disfarçados, vinham agora a reaparecer para instalar-se definitivamente. Geografia grotesca que toma conta do país com futuro para aniquilá-lo. Grotesca em seus contrastes como em sua dissolução; geografia também tornada – como a história nacional – pesadelo.

“Quando findará esse pesadelo?” escreve Rebouças em 1890 a seu amigo Taunay de Lisboa. Parece-lhe que, com o 15 de novembro, a história pátria foi desquiciada por uma violência injustificável, e que a partir desse ato de barbárie ao país não lhe haverá de aguardar senão um destino, retrocesso e dissolução. Não somente aquela dissolução da unidade territorial temida por Nina Rodrigues ou por Eça de Queiroz, baseada na composição racial ou numa supostamente irrevogável separação regional, senão uma ainda muito mais radical, produto de uma espécie de cataclismo que em poucos instantes o tem suprimido da geografia da modernidade. O Brasil, que contava com um porvir formidável, encontra-se agora nas mãos dos “*Landlords* e [...] abusocratas” (1938, p. 390). É o fim.

Nesse pesadelo do qual Rebouças tenta acordar, *landlords* e abusocratas são fantasmas ou fantoches do autoritarismo e da corrupção – a antítese de Dom Pedro, o velho sábio e benevolente. Mas também são fantasmas os oportunistas que da noite à manhã se apropriam da oca retórica republicana, e os apáticos para os que nada parecia ter-se

alterado, e que tinham recebido com “ar indiferente” a mudança de regime.⁷ O engenheiro deseja acreditar que tudo se trata apenas de uma alucinação, de um conto de horror mal contado, mas, com o passo dos meses, vê esfumar-se toda esperança de restauração e, consternado, recebe as notícias que aprofundam mais e mais o pesadelo. E nesse buraco negro, em cujo fundo apenas divisa-se um país arruinado pelo funesto militarismo latifundiário, acaba caindo também o exilado que, longe de salvar-se pela distância e pelo afastamento, sucumbe ante a órbita alucinatória que arrasta também sua existência, como arrasta todas as coisas.

Na marginalização do desterro (complicada pela saudade, pelas penúrias econômicas e pela irrealidade) e nos sucessivos deslocamentos que vai impondo (do Brasil para a França, para a África, para Londres, para a Ilha da Madeira), Rebouças não se livra do pesadelo para, como um naufrago, recuperar a terra firme do real, mas, pelo contrário, se perde, e completa assim cabalmente o ciclo de expiações, que se fecha com a imolação, no gesto definitivo e final de *deixar-se cair* no mar dos rochedos da Ilha da Madeira, como um Ícaro encurralado. Ou como um inventor que, havendo fracassado em construir uma máquina propulsora do tempo, fracassa também em criar um ardil para acordar-se ou fugir da história, ou ao menos para suportar um presente atroz.

Perante esse presente horrível, o engenheiro, que sempre havia olhado com curiosidade e urgência o futuro, volta agora seu rosto para o antanho, para uma imaginada “idade de ouro” (quando o presente era ainda capaz de gerar futuros) em que “paz, felicidade e incessante progresso” (1938, p. 431) configuravam pelo menos realidades virtuais – reais porque precisavam apenas de tempo para concretizar-se. Mas o pesadelo republicano – o pecado que prognostica uma infinita queda –, tendo aniquilado toda possível aurificação, joga o país no sem-tempo dos estados catalépticos. Ou talvez, poder-se-ia dizer, é um pesadelo que cria, em consequência, uma idade de ouro que existe unicamente em sonhos (como costuma acontecer com as idades de ouro), objeto irremediavelmente perdido, que vaga desorientado apenas no desejo e na memória.

Idade de ouro em todo caso incompleta, irregular (ou seja, como aporia) enquanto não havia sido, e estava, antes de 1889, ainda longe de ser. Idade de ouro que reside menos numa plenitude que nesse advérbio

“ainda” que marca a medida do eventual, disso que talvez tivesse podido ser algum dia. Após 1889, o advérbio de tempo passa a ser outro para Rebouças: nunca. O Brasil, a terra do amanhã, subitamente se re-temporiza em terra do nunca jamais.

Vendo de longe a terra do nunca jamais, Rebouças irá internar-se nas maquinações da memória. Idealiza (inventa) um passado belo e, portanto, deve esquecer tudo o que pudesse haver contrariado essa beleza (“teia oficial” etc.). Quer ser o último cronista do Império e de seu Imperador, daquele “belo e longo período de perfeita paz, desde 1 de Março de 1870 até o nefasto 15 de Novembro de 1889” (1938, p. 398) e de quem “foi simultaneamente nosso Pitágoras e nosso Sócrates”. Um passado belo, quase impecável, não como esse outro em que a República tinha submergido o país, igualando-o ao aziago destino de seu continente, a “secular saturnal hispanoamericana de republicas de jesuítas e de coroneis, e, nestes últimos anos, de megalomanos e agiotas bancarrotares” (1938, p. 399),⁸ do qual o Império havia sabido manter-se à margem, e que agora, como um fatalismo, tomava conta da “miserável pátria”.

Esta brutal reconversão do país do futuro em terra extraviada irá definitivamente desviar as percepções de si do engenheiro: de construtor infatigável a testemunha estoica, de mescla de Cobden e de Stephenson, de “operário do progresso” e “Mr. Perpetual-motion Rebouças” a um “Ulises-Eumêo” padecendo odisséias e à “vida tolstóica”, mínima e sábia de um exilado “filósofo pitagórico” (1938, p. 397) que abandona toda participação, toda *poiesis*, para se dedicar a uma resignada e final contemplação.

“Já considero o Brasil uma nação do passado, como a Grecia Antiga” (1938, p. 398)⁹ escreve em 1892. Para o argonauta desvairado, que percorre para seu pesar mares estranhos e sonha com uma pátria impossível, a única Ítaca que aguarda é o passado, o passado “de ouro”, “grego” de um país extinguido. Não aquele passado imaginário que serviria para modelar o futuro que loavam com candidez os publicistas republicanos em poesias e panfletos, senão um passado clausurado, como o país ao que se refere, extinto. Um passado que volta como fantasia e que, de alguma forma, como se fosse um pleonasma da irrealidade, parece não obstante corresponder-se com aquelas fantásticas paisagens

futurísticas que o engenheiro havia podido apreciar nas Exposições, portos e maquinismos europeus.

Aquelas imagens haviam sido a matéria-prima que o engenheiro-fazedor, o *phantastikós*, queria transmutar em corpos consistentes, firmes, duráveis. Instalada a República, decretado o fim da história nacional, resta ao engenheiro a tarefa de construir representações de um país excluído de toda geografia, condenando a nunca ser. É o labirinto último de Rebouças: aquele que sonhava com futuros, mas acaba preso aos passados, aquele que sonhava com realizações, mas acaba lidando apenas com fantasmagorias.

ABSTRACT

This essay focuses on a travel notebook written by the engineer André Rebouças in 1862, while he was visiting the Great Exhibition of London. The manuscript, still unpublished and kept at the Fundação Joaquim Nabuco in Recife, contains detailed observations and projects made by Rebouças. As a traveller, the engineer pursues just one aim: to be a witness of the novelties of technology. To learn, to copy, to translate are his goals. Therefore, his writings deal with visions of modernity and perceptions of the becoming, and postulate crosses between peripheries and centres, between pre-industrial pasts and the promises of a future that Rebouças would try to make real throughout the Second Empire.

KEY WORDS: Rebouças, nineteenth century travellers, representations.

NOTAS

1. A Escola tinha sediado a Primeira Exposição Nacional, em 1861, preparatória para a Great Exhibition de 1862.
2. *Caderno da primeira viagem a Europa 1861-1862* foi o título dado por Rebouças a esse manuscrito, cujas páginas não estão numeradas. Neste trabalho, será citado pelo ano 1862.
3. “Ha coisa mais grave”, Rebouças escreve no seu *Diario* no dia 23 de julho de 1893, “para o futuro da nacionalidade brasileira: – é o criminoso tratado com a China. Essa questão de escravatura amarela foi um dos fatores da maldita República. Depois da Abolição, fazendeiros e cafelistas exigiriam indenisação em dinheiro e reparação de escravos libertos pela importação de Chins.

Era da maior evidencia que os nossos Landlords tinham o satanico intento de substituir os escravos pretos por escravos amarelos.

O Africano é simplesmente um homem por civilizar; mas o Chin, o Coolie, o proletario asiatico é um ente corrupto e depravado, durante milhares de anos, pela escravidão, pela embriaguez, pelo opio e pela ferocidade oriental, é um ser incivilisavel, resistente e refratario a todo o progresso; corrompendo a sociedade, que o admite em seu seio, em lugar de aperfeiçoar-se. Nesse nefando tratado com a China escreveram a monstruosidade de obrigar-se o Brazil a restringir a emigração Européa!

São essas injustiças; são essas inquinidades; são essas monstruosidades contra o pobre, contra os infelizes, contra os filhos de Jesus, que bradam aos ceus e que chamam sobre nossa misera Patria os raios do Deus vingador.”

Rebouças baseava seu desprezo pelos asiáticos, quase um lugar-comum na época, na suposição de que eles representavam a volta da escravidão. Na sua condena aos chineses, pode ser lida mais uma condena ao regime republicano.

4. O poema “A República” foi publicado em 30 de novembro de 1887 no semanário abolicionista e republicano *Anti-Rebate*.
5. Ver as sombrias predições de Nina Rodrigues em *Os africanos no Brasil*, publicada postumamente em 1932.
6. QUEIROZ, Eça de. *Cartas inéditas de Fradique*, citado por Gilberto Freyre no capítulo introdutório “Tentativa de síntese” de *Ordem e Progresso*.
7. Também em *Ordem e Progresso* (p. 3-6), ver a história relativa ao inglês E.F. Knight, que, após passar um ano fora do Brasil, retorna em janeiro de 1890, e percebe “que uma estranha bandeira flamejava no alto dos fortes e dos edifícios oficiais, e também nos mastros das pequenas embarcações brasileiras paradas ou em movimento nas águas do Recôncavo [...] Que teria acontecido ao Brasil? (Que espécie de revolução ocorrera?). Era um mistério para os ingleses. Até que [...] Mr. Knight saltou para o bote que o devia levar a terra e perguntando, em mau português, ao remador preto, o que significava aquela bandeira nova a flutuar nos fortes, nos edifícios do governo e nas embarcações, o negro lhe explicou com um ar indiferente: ‘Ah, a República’”.
8. Esse era um medo recorrente entre os pensadores da virada do século. O Brasil, ao adotar o sistema republicano, teria sido tocado por esse fatal destino (violência endêmica, desintegração, caos) dos seus vizinhos latino-americanos. Ver a esse respeito o ensaio “Os brasileiros e a nossa América” de Antonio Candido (1993, p. 130-139).

9. Coincidentemente Euclides, desencantado com as práticas da Primeira República, também invocaria a “Grecia Antiga”. Nas ruas do Rio de Janeiro, sente-se como “um grego antigo transviado nas ruas de Bizâncio”. Ver Sevcenko, Nicolau. *Literatura como missão*. São Paulo: Brasiliense, 1983, p. 148.

REFERÊNCIAS

BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX. In: COSTA LIMA, Luiz. *Teoria da literatura em suas fontes*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1983, p.134-149.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá, empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CANDIDO, Antonio. *Recortes*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

FREYRE, Gilberto. *Ordem e progresso*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1959.

GREENHALGH, Paul. *Ephemeral vistas. The expositions universelles*. Manchester: Manchester University Press, 1988.

LUDMER, Josefina (Org.). *Las culturas de fin de siglo en América Latina*. Buenos Aires: Beatriz Viterbo Editora, 1994.

MENDONÇA, Renato. *Um diplomata na côrte da Inglaterra: o barão do Penedo e sua época*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1942.

REBOUÇAS, André. *Diário e notas autobiográficas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

_____. *Diário. A guerra do Paraguai (1866)*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros, 1973.

_____. *Portos de Commercio. Novos estudos durante a viagem a Europa e aos Estados Unidos em 1872 e 1873*. [s.l.: s.n., s.d.]

_____. *Caderno da primeira viagem a Europa 1861-1862*. Manuscrito.

_____. *Recordações da Exposição Nacional de 1861*. Rio de Janeiro: Confraria dos Amigos do Livro, 1977.

RODRIGUES, Nina. *Os africanos no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1932.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*. Teorias sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo, Brasiliense, 1983.

VIÑAS, David. *Literatura argentina y realidad política*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1982.