

## Resumo da problemática da pesquisa

Luciana Lamblet

A minha proposta nesta pesquisa é estudar o comércio de abastecimento de carvão, procurando relacioná-lo com a dinâmica da política econômica do Estado Imperial, onde interesses distintos das diversas frações de classes que compõem o bloco no poder, bem como à dinâmica da expansão capitalista sob a égide britânica, definem e explicam o papel a ser ocupado pelo Brasil na nova economia mundial em construção. A estrutura da economia brasileira, que se caracterizava por ser produtora de mercadorias, e sua integração subordinada no mercado mundial, serão importantes elementos a considerar no desenvolvimento da pesquisa. Desta forma, a idéia de trabalhar com o abastecimento de carvão, remonta à necessidade de integrar a expansão capitalista e o papel preenchido pelo Brasil à dinâmica interna do país.

Nas relações econômicas nas quais o mercado exerce papel fundamental, os meios de transporte aquático e terrestre são instrumentos que permitem a integração do comércio mundial e expansão do capitalismo, especialmente quando essa relação comercial se dá entre formações econômico-sociais cujos modos de produção dominantes são distintos, o que significa a transferência de parte da renda produzida na formação subordinada para a formação dominante.

Por outro lado, a necessidade de garantia da unidade nacional, principalmente, após o turbulento período regencial, implicou na construção da imagem de um monarca representante dos anseios de toda a nação. Para que tal projeto político se concretizasse, era de fundamental importância que duas outras unidades se materializassem: a unidade territorial e a administrativa.

Para isto, a introdução dos meios de transporte movidos a vapor – não se devendo relacionar apenas ao comércio de cabotagem e à expansão cafeeira, a introdução da navegação fluvial a vapor ou das ferrovias - estava na ordem do dia. O papel das importações e políticas públicas que visavam o abastecimento de carvão, neste processo, foi, portanto, primordial. O vapor forneceu a energia necessária aos meios de transporte, que foram revolucionados para atender a nova demanda de deslocamento de grandes quantidades de mercadorias, de pessoas e de capitais, tanto no âmbito internacional<sup>1</sup> quanto no nacional, bem como para assegurar o domínio do Império sobre as regiões

<sup>1</sup> A utilização deste combustível diminuiu metade do tempo de travessia entre Europa e Brasil, o que “permitiu aos capitais europeus vigiar mais eficazmente os negócios financeiros e industriais onde pudessem vir a ser investidos, (...)”- Almir Chaiban El-Kareh. “O Rio de Janeiro e as primeiras linhas transatlânticas de pacotes a vapor: 1850-1860”. In: *História Econômica & História de Empresas*. São Paulo, ABPHE/HUCITEC, VI.2, 2003, p. 37.

Com transportes mais rápidos e eficientes de mercadorias e passageiros, diminuiu-se o tempo das viagens, afetando não só a vida econômica, através do estímulo ao comércio, turismo e migrações; como também modificando valores e costumes, além de possibilitar ações políticas e militares com maior eficácia e rapidez.

Num contexto em que a “revolução dos transportes” ocupa lugar crucial para o desenvolvimento do novo modo de produção, a comercialização de combustível apresenta-se, ao mesmo tempo que fundamental, um elemento caro ao Brasil, país com baixa exploração de carvão em seu solo.

A busca por novos e mais dinâmicos mercados, principalmente por parte da Inglaterra, e a tentativa de uma unidade territorial, administrativa e comercial sólida, por parte do governo imperial do Brasil, fizeram do vapor a força motriz de seus anseios.

Deste modo, acredito que o estudo da comercialização do carvão e das políticas públicas de importação e extração do combustível contribui para o entendimento da importância do comércio de combustíveis na reprodução do capital internacional, da inserção da economia brasileira na divisão internacional do trabalho e seu papel na reprodução deste capital.

Assim, pretendo analisar como, no processo de expansão capitalista, o controle sobre o fornecimento do combustível foi fundamental para assegurar o domínio britânico, permitindo apreender o modo de funcionamento da dominação inglesa e a maneira pela qual se relacionou com as frações das classes dominantes dos países onde exerceu sua dominação.

A pesquisa em fontes até agora coletadas tem demonstrado que diversos projetos estavam sendo discutidos acerca da relação Brasil-Inglaterra e das políticas públicas de exploração e importação de combustível. Torna-se necessário compreender e analisar estas disputas através dos seus agentes e organizações que os representam, levando em conta a concepção apontada por Gramsci de um “Estado ampliado”. Acredito que desta forma poderei compreender o objeto de pesquisa de forma mais complexa e em sua totalidade.

## ***2. Plano de redação da dissertação***

Através das reuniões de orientação, fontes coletadas e das leituras realizadas, decidi por dividir a dissertação em três capítulos. Serão eles:

O capítulo um versará sobre a lógica capitalista e, em especial, sua constante necessidade de expansão – abordando aí com mais ênfase a expansão sobre áreas não-capitalistas, como é o caso da relação Brasil-Inglaterra no período estudado. Nesta discussão, utilizarei os estudos de: Karl Marx (principalmente as chamadas FORMEN e o capítulo VI inédito do O Capital); Ellen

Wood; Rosa Luxemburg, Jacob Gorender, Eric Hobsbawm. Estes autores me ajudarão a compreender a maneira como se deu a subordinação (formal ou real) ao capital no Brasil oitocentista.

Será também trabalhado neste capítulo, ainda que de forma breve, questões teóricas sobre relações internacionais, baseadas em especial nos artigos da revista REL da UnB e na tese de doutoramento de Muniz Gonçalves Ferreira (USP): *Mercados, diplomacia e conflitos: uma abordagem histórica das Relações Internacionais, a partir dos artigos publicados por Karl Marx e Friedrich Engels no New York Daily Tribune no período de 1851/1862*, defendida no ano de 1999, em que discute a visão marxista sobre as relações internacionais.

A principal fonte primária utilizada neste capítulo será o *Jornal do Commercio*. Nele, encontrei ricos artigos acerca das relações econômicas entre o Brasil e a Inglaterra, bem como transcrições das atas das reuniões da Câmara dos Comuns, permitindo-me conhecer os debates acerca da política econômica inglesa e suas relações internacionais.

O capítulo dois apresentará uma discussão acerca da matriz energética e os limites impostos pela ausência de combustível. Esta parte será baseada teoricamente em autores cujas obras tentaram demonstrar a importância da fonte energética, especialmente os de Nadal; Goldemberg - em que relaciona energia e classes sociais; Engels em *A dialética da natureza*; Foster - em que discute a natureza em Marx; Landes quando analisa a dificuldade de transporte do Brasil, dentre outros. A discussão, portanto, se concentrará na relação entre energia e o limite da mais-valia relativa no século XIX.

Ao lado desta questão, o segundo capítulo discutirá o controle do transporte transatlântico por parte dos britânicos e o controle do transporte de cabotagem por parte dos negociantes brasileiros. O foco central do capítulo estará na análise de que, ainda que controlando a cabotagem, os negociantes brasileiros não tinham o controle sobre o combustível necessário para a realização dos transportes a vapor, o que reitera a subordinação aos ingleses - possuidores do principal centro de extração e comercialização de carvão.

Para este segundo capítulo estarei utilizando os dados coletados referentes às discussões sobre os transportes no Brasil, em especial, artigos do *Jornal do Commercio*, bem como a entrada e saída de combustível nos portos do Rio de Janeiro, a proveniência, o destino e o preço que permitem uma amostragem serial do comércio de carvão propriamente dito. Serão também de grande importância trabalhos anteriores de análise dos transportes no Brasil, especialmente os do historiador Almir Chaiban El-Kareh.

O terceiro e último capítulo versará sobre as políticas públicas do Império em relação aos transportes, tentativas de exploração do carvão em solo brasileiro e da importação do combustível. Nesta parte do trabalho, tentarei mapear, através principalmente das *Atas da Câmara e do Senado*, os agentes que discutiam tais políticas, bem como suas propostas. Será minha preocupação perceber a quem interessava tais políticas e as disputas das frações das classes dominantes do bloco no poder diante de tais temas.

Outro ponto a ser destacado neste capítulo será uma discussão acerca do liberalismo, tanto a partir dos grandes teóricos do mesmo, como das políticas-econômicas do período apresentadas na Inglaterra e no Brasil que coincidem ou não com tal perspectiva teórica. Com isto, estarei discutindo a inserção das idéias liberais no Brasil, principalmente através das obras de José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu.

Além das referidas *Atas* também estarei utilizando neste capítulo a *Coleção das Leis do Império*, *Dicionário Geográfico das Minas do Brasil*, *Relatórios Ministeriais*, além de correspondências e relatórios de comissões especiais para a exploração de carvão mapeados no IHGB. Nestas fontes, pude encontrar as políticas públicas do Império em relação à comercialização e exploração do carvão no Brasil, em especial as concessões cedidas aos grandes empresários, geralmente britânicos.

### **3. Mudanças na pesquisa**

A proposta inicial da pesquisa visava discutir o comércio de combustível especialmente através de uma empresa de capital britânico denominada Wilson Sons. Esta foi considerada a maior importadora de carvão da Inglaterra e grande beneficiada dos direitos de exploração das minas brasileira, durante várias décadas. Pretendia, portanto, demonstrar, através de seu exemplo, de que forma os britânicos tentavam monopolizar o referido comércio, ligando à necessidade de integrar a expansão capitalista e o papel preenchido pelo Brasil à dinâmica interna do país. No entanto, com o início das pesquisas novos rumos foram tomados.

A Wilson Sons, situada ainda hoje no Centro da cidade do Rio de Janeiro, possui um próprio acervo de sua documentação, o CEDWS (Centro de Documentação da Wilson Sons), mas que passa por um período de obras e deslocamento das fontes, estando, por ora, inacessível.

A impossibilidade de consultar o material da CEDWS fez-me refletir sobre os novos rumos e, por conseqüência, novas problemáticas, por onde a pesquisa poderia caminhar.

Assim, preferi abordar a temática do comércio de combustível sem me deter em alguma empresa específica, percebendo a comercialização do combustível de forma mais global, abarcando o porto do Rio de Janeiro, capital do Império e principal centro comercial.

No que tange às novas problemáticas da pesquisa, abordarei com mais ênfase ao discutir o plano de redação, bem como as fontes trabalhadas.

Ao mudar de perspectiva, um primeiro problema rapidamente emergiu: a periodização. No projeto apresentado para a Banca de Seleção do mestrado em 2004 o corte cronológico era demarcado entre os anos de 1837 e 1920.

1837 representava o ano de fundação da Wilson Sons, enquanto 1920, a década da chamada perda de hegemonia da Inglaterra e ascensão de uma nova potência mundial, os Estados Unidos. Ambos os cortes foram alterados.

Uma vez abandonando a história empresarial, perdeu-se o sentido de um marco inicial da pesquisa coincidindo com a fundação da Wilson Sons. Esta periodização deverá recuar para o ano de 1822, início do Império Brasileiro.

Paralelamente a isto, com a grande quantidade documental encontrada, concluí que não seria possível, no curto prazo de dois anos, dar conta das diferentes conjunturas de um período de quase um século (1822-1920). Desta forma, reduzi o marco cronológico final da pesquisa para 1870, quando, baseando-me em Lenin<sup>2</sup>, inicia-se o processo denominado Imperialismo, que

<sup>2</sup> - LENIN, V. I. "O imperialismo, fase superior do capitalismo". IN: *Obras escolhidas*. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1979. Tomo 1.

aponta para uma nova conjuntura político-econômica mundial das relações comerciais internacionais. O avanço desta periodização implicaria também em abordar distintas conjunturas nacionais, tais como as novas relações de produção e o novo sistema de governo brasileiro no pós 1889.

#### **4. DO QUADRO TEÓRICO-METODOLÓGICO**

A metodologia aplicada à pesquisa é a apresentada pelo o método serial francês. Este consiste na quantificação, a partir de um *corpus* documental serial e homogêneo, de determinados elementos/aspectos da sociedade. Um exemplo: o *Jornal do Commercio*, apresentando uma periodicidade constante e informando-me diariamente acerca da entrada, saída, preço, proveniência e destino do carvão aportado no Rio de Janeiro, constitui a minha principal fonte para a quantificação. Deste modo, relacionarei as modificações do comércio de combustível fornecidas por tal sistematização, como, por exemplo, as flutuações dos preços, com a conjuntura mais geral de determinado momento estudado. Poderei, desta maneira, relacionar o comércio de combustível com a política econômica do Império Brasileiro, bem como com a sua principal fornecedora, a Inglaterra, perceber os distintos interesses em disputa para um maior incentivo ou não à exploração em solo brasileiro e à modernização dos meios de transporte a vapor. É mister salientar que o método serial francês apresenta-se como um importante instrumento e caminho de análise da problemática aqui apresentada, mas não a única.

Tenho aprofundado minhas leituras acerca da perspectiva teórica do filósofo italiano Antonio Gramsci, que, mesmo não tendo sistematizado um método de análise da sociedade, apresentou em seus cadernos importantes pistas para compreensão das relações sociais, em especial, relacionadas à temática da documentação.

Ainda que muitos autores, como Carlos Nelson Coutinho, não reconheçam a possibilidade da aplicação dos conceitos gramscianos para o Brasil oitocentista, pretendo discutir essa utilização a partir da existência de sociedade civil na sociedade brasileira do século XIX, seguindo as indicações de Ilmar Mattos<sup>3</sup>, que escreveu a primeira interpretação sobre o Império Brasileiro com base no pensamento de Antonio Gramsci, como também de Ricardo Salles, Théo L. Piñeiro e Pedro Marinho<sup>4</sup>. Abordando diferentes aspectos da formação social brasileira

<sup>3</sup> - MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC; Brasília, DF: INL, 1987.

<sup>4</sup> - SALLES, Ricardo. *A nostalgia Imperial. A formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996; PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Os Simples Comissários...* ob. cit.; MARINHO, Pedro Eduardo M. M. *O Centauro Imperial. Os engenheiros e a organização da cultura no Império Brasileiro*. Publicado nos anais do XXIII Simpósio Nacional de História. História:Guerra e Paz. ANPUH, 2005.

oitocentista, estes autores demonstraram a possibilidade da utilização do aparato teórico gramsciano para a análise do período, contemplando as diversas formas de organização como o Corpo do Commercio, a Associação dos Assinantes da Praça, a Associação Commercial do Rio de Janeiro, o Clube de Engenharia, dentre outros aparelhos privados de hegemonia.

Uma das questões fundamentais do pensamento de Gramsci é o papel exercido pelo Estado. Diferente de uma concepção onde este “paira” sobre a sociedade e apresenta-se acima das relações sociais e conflitos nela existentes, o filósofo italiano propõe analisarmos o Estado atravessado pelo conjunto das relações de classe existente, englobando tanto o conceito de Sociedade Política, como o de Sociedade Civil, não de forma antagônica, mas de constante interação. Para isto, Gramsci ressalta a importância dos estudos acerca dos aparelhos privados de hegemonia – locais onde os sujeitos dão organicidade às vontades coletivas, em busca da imposição de um determinado projeto hegemônico – e, por consequência, dos agentes neles inseridos. Cabe, portanto, verificar quem são os agentes integrantes destas organizações, bem como os projetos em disputa.

É, em especial, neste último ponto que percebo uma importante perspectiva metodológica: a necessidade de “rastrear” os agentes envolvidos na temática abordada. Assim, procuro através das discussões no *Jornal do Commercio* e nas *Atas da Câmara* e do *Senado*, acerca da relação Brasil-Inglaterra, da comercialização e exploração de combustível, das políticas de transporte, identificar os agentes envolvidos em tais debates, analisando seus projetos, para entender as disputas entre as diferentes frações de classe do bloco no poder.

Para tal análise, também utilizo obras de contemporâneos, em especial, as de José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu, considerado o principal representante do liberalismo no Brasil oitocentista. Suas obras representam um importante instrumento para análise do pensamento político-econômico no Brasil, estabelecendo projetos identificáveis com a concepção de divisão internacional do trabalho.

Ainda sobre a perspectiva teórico-metodológica, considero duas obras como pontos norteadores para a compreensão do Estado Brasileiro – no sentido gramsciano: *O Tempo Saquarema* de Ilmar Mattos e *Os Simples Comissários. Negociantes e Política no Brasil Império* de Théo L. Piñeiro.

Do primeiro, utilizo especialmente a sua concepção de “moeda colonial”, onde o autor demonstra as relações políticas-econômicas entre Brasil e Inglaterra utilizando a metáfora da moeda, na qual os britânicos assumiriam a face antes pertencente aos portugueses, sem, contudo,

esquecer dos interesses no Brasil que corroboravam com tal proposta, ainda que de modo complementar e contraditório. Estes interesses uniam Proprietários de Terra e Escravos e Negociantes. Para melhor compreender esta união e os conflitos existentes entre estas frações das classes dominantes, baseio-me no segundo trabalho supracitado.

Piñeiro demonstra em sua tese os conflitos existentes entre as frações das classes dominantes do bloco no poder, identificando seus projetos e seus agentes, relacionando-os com o poderio econômico e político dos Negociantes, enfatizando uma realidade social que vai além do antagonismo entre Senhores e Escravos.

A historiografia há muito vem ressaltando a complexidade da economia brasileira colonial e dos oitocentos, mostrando ser esta mais do que uma *plantation* escravista. Entendendo a importância de um estudo que englobe dentro do possível os múltiplos setores da sociedade, compreendendo-os, não de forma separada, mas integrada, torna-se necessário uma breve exposição das principais obras que nortearam e expandiram o entendimento da sociedade brasileira do século XIX.<sup>5</sup>

No que tange a acumulação endógena de capital, através, principalmente dos *Negociantes*, dois grandes exemplos devem ser apontados, ainda que sumariamente: *As tropas da moderação* de Alcir Lenharo e *Homens de grossa aventura* de João Luís Ribeiro Fragoso.

Lenharo apresenta a diversificação do comércio de abastecimento interno do Sul de Minas e a sua intensificação com a vinda da Corte em 1808, permitindo a ascensão social de novos setores das camadas dominantes que, mais tarde, viriam a ocupar importantes cargos na administração regencial. É de suma importância ressaltar que, ao contrário do que supunha a historiografia, o autor demonstra como o mercado interno apresentava-se consideravelmente integrado.

Quanto à segunda obra, o autor, entendendo o escravismo colonial como modo de produção dominante da formação econômico-social brasileira do período, aponta para as possibilidades de acumulação de capital, ao mesmo tempo em que debate com modelos explicativos de tal economia como Caio Prado Júnior, Celso Furtado, Fernando Novais, dentre outros. Segundo Fragoso, a acumulação endógena estaria vinculada à reprodução interna do modo de produção dominante, principalmente através do mercado de abastecimento, do tráfico de mão-de-obra escrava e das “cadeias de endividamento”, constatando a concentração de riqueza nas mãos dos negociantes e conseqüente hegemonia do capital mercantil. O autor

<sup>5</sup> Ao recorrer à uma história globalizante que considere a interdependência de todos os aspectos da vida social, não desconsidero a importância das disciplinas especializadas, mas sim o seu caráter

percebe a transformação desta acumulação mercantil em produção, possibilitando inclusive, a formação do sistema agrário-exportador cafeeiro e a continuidade de uma sociedade profundamente hierarquizada, onde tornar-se grande proprietário significava não só obter o domínio sobre a terra apropriada como também sobre os homens que por ali habitavam.

Martinho e Gorenstein também trouxeram grande contribuição para a historiografia brasileira ao apontar os poderes políticos de outros setores da realidade social brasileira do século XIX. Lenira Martinho analisa o papel político dos caixeiros no movimento de Independência e no início do Período Regencial. Já Riva Gorenstein apresenta o perfil social dos negociantes de grosso trato e seu papel político na época da Independência. Segundo a autora, durante muito tempo tivemos uma “visão unilateral do nosso passado”, alimentada, principalmente, pela famosa imagem de riqueza, prestígio social e político do senhor de engenho e do fazendeiro de café posteriormente, o que, por muitas vezes, encobriu o papel de outros agentes históricos na História do Brasil Colônia e Império.<sup>6</sup>

No debate acerca das manufaturas e “pré-indústrias”<sup>7</sup>, no Brasil oitocentista, destaco as obras de Geraldo Beauclair – *Raízes da Indústria no Brasil e A Construção Inacabada* –; das historiadoras Eulália Lobo em sua *História do Rio de Janeiro – Do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro* e Maria Bárbara Levy a partir da obra *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas*.

De maneira geral, estes três autores discutem os avanços e retrocessos das manufaturas e indústrias no Brasil, a partir das disputas entre diversos interesses que influenciavam em políticas que ora estimulavam o investimento nesta produção, ora retrocediam impondo barreiras para o desenvolvimento manufatureiro e industrial.

A economia política nacional proporcionou intensos debates acerca da possibilidade e viabilidade do desenvolvimento do chamado setor secundário da economia. Os defensores do

---

complementar, procurando perceber a influência dos fenômenos de outras esferas da atividade social (político, legislação, pensamento econômico) no tema aqui abordado.

<sup>6</sup> - Lenira Martinho e Riva Gorenstein. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993.

<sup>7</sup> Este conceito é utilizado por Geraldo Beauclair diferenciando, segundo o autor, do fenômeno da proto-industrialização ocorrida principalmente no oeste europeu, onde sobrepondo-se à indústria de uso familiar, esta outra indústria, também rural, é voltada para um mercado mais amplo, inter-regional ou internacional. Ainda segundo Beauclair, este tipo de indústria foi praticamente inexistente no território fluminense. Há na historiografia, principalmente de cunho marxista, uma grande polêmica acerca do termo proto-industrialização, uma vez que nega a teoria da industrialização tal como apresentada por Marx e alguns historiadores marxistas. Como esta discussão extrapola os objetivos do projeto, não nos deteremos nela. Para uma crítica ao conceito de Pré-indústria, ver: PAULA, José Antonio de. “História e teoria: sobre a proto-industrialização”. IN: *História Econômica & História de Empresas*. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 2003.

desenvolvimento manufatureiro como José da Silva Caldeira, José Antonio Lisboa e Gonçalves Ledo, por exemplo, refutavam a idéia da vocação agrícola do país e ansiavam por políticas de incentivo às manufaturas como isenções, prêmios, abertura de estradas, dentre outros. Com uma linha mais moderada, cito José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu, que adepto da filosofia da divisão do trabalho, entende que as fábricas que convém ao Brasil seriam aquelas ligadas à agricultura e não as que competiam com os produtos estrangeiros.

Nas suas duas obras supracitadas, Beauclair afirma que um ponto prejudicial para o desenvolvimento das “fábricas” é a escassez do carvão, na medida em que além das fundições, setores outros da economia, como o de tecidos, vestuários, sabão e velas, optaram pelo uso do mecanismo a vapor, demandando grande quantidade de carvão mineral.

De modo geral, através destas obras pioneiras pudemos perceber que a sociedade brasileira do século XIX era algo muito mais complexo que a dicotômica relação escravo-senhor. Além disto as atenções da historiografia se voltaram para o papel fundamental dos negociantes, concedendo a este agente histórico um papel fundamental para o entendimento da dinâmica social brasileira dos oitocentos.