



Universidade Federal Fluminense - UFF
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia
Programa de Pós-Graduação em História Social

*Uma família em dois momentos: os Röhe e as transformações
econômicas no Rio de Janeiro (1831 - 1885)*

MARCUS VINICIUS KELLI

Niterói - RJ

2011

MARCUS VINICIUS KELLI

*Uma família em dois momentos: os Röhhe e as transformações
econômicas no Rio de Janeiro (1831 - 1885)*

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, oferecido pelo Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense, como requisito para obtenção do título de Mestre.

Setor: História Contemporânea I.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Carlos Soares

Niterói - RJ

2011

K29 Kelli, Marcus Vinicius.

Uma família em dois momentos : os Röhe e as transformações econômicas no Rio de Janeiro / Marcus Vinicius Kelli. – 2011.

188 f. ; il.

Orientador: Luiz Carlos Soares.

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2011.

Bibliografia: f. 180-189.

1. História do Brasil. 2. Economia – Aspecto histórico. 3. Século XIX. 4. Imigração alemã. 5. Rio de Janeiro (RJ). I. Soares, Luiz Carlos. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 981.0409153

MARCUS VINICIUS KELLI

*Uma família em dois momentos: os Röhe e as transformações
econômicas no Rio de Janeiro (1831 - 1885)*

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social, oferecido pelo Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre.

Setor: Historia Contemporânea I

Aprovada em: __/__/____

Prof. Dr. Luiz Carlos Soares (UFF) – Orientador

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães (UFF) – Arguidor

Prof. Dr. Rômulo Garcia Andrade (UFRRJ) – Arguidor

Niterói – RJ

2011

Ao meu pai que me proporcionou o orgulho
de ser Colorado. *Somos campeões de tudo!*

In memoriam

Para minha mãe. Muitos beijos.
Muito obrigado.

Resumo:

O presente trabalho tem por objetivo, analisar as transformações econômicas ocorridas na cidade do Rio de Janeiro entre as décadas de 1830 e 1880. A partir da chegada de uma família de imigrantes oriundos de Altona, distrito de Hamburgo, atual Alemanha, os Röhe, especialistas na confecção de veículos de passageiros e, o seu desdobramento, a união dos seus descendentes, luteranos, com a família Macedo, de origem católica, em plena década de 1870, auge do conflito entre a Igreja e o Império, a segunda geração desta família ampliou os seus negócios mediante incorporação de um agente econômico externo, o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro. O sucesso obtido na Exposição da Indústria Nacional, em 1881, e, o término das suas atividades, em 1883, permitem, por seu turno, reconstituir, a partir de uma perspectiva, as transformações estruturais vivenciadas pela sociedade imperial.

Palavras-chave: Rio de Janeiro; Economia; Século XIX; Família Alemã (Röhe); Carros de transporte.

Abstract:

This study aims to analyze the economic transformations that have occurred in the city of Rio de Janeiro from the 1830s to 1880s. From the arrival of an immigrant family from Altona, district of Hamburg, actual Germany, the Röhe family, specialist in the manufacture of passenger cars and its offshoot, the union of its descendents, Lutherans, the Macedo family, of Catholic origin, in the middle 1870s, the height of the conflict between Church and Brazilian Empire, the second generation of this family has expanded its business by incorporating an external economic agent, the Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro. The success of the Exposição da Indústria Nacional, in 1881, and the termination of its activities, in 1883, may, in turn, reconstruct from one perspective, the structural changes experienced by the imperial society.

Key-words: Rio de Janeiro; Economy; Nineteenth Century; German Family (Röhe); Transport cars.

Sumário

<i>Agradecimentos</i>	p. 8
<i>Abreviaturas e Lista de Imagens</i>	p. 11
<i>Lista de tabelas</i>	p. 12
<i>Introdução</i>	p. 14
<i>Cap 1 Rio de Janeiro, um cidade em movimento (1831-1868)</i>	p.22
<i>Os nossos personagens</i>	p. 23
<i>Rio de Janeiro, um espaço em transformação</i>	p. 30
<i>O nome Rôhe nos livros de história</i>	p. 39
<i>Os primeiros bens adquiridos e o problema do abastecimento de água na cidade</i>	p. 44
<i>O espaço de trabalho e a sua dinâmica interna</i>	p. 49
<i>O aprendizado</i>	p. 55
<i>Alguns problemas e o fim de um ciclo</i>	p. 59
<i>Anexo I</i>	p. 74
<i>Cap 2 A busca por novos horizontes: casamento e sociedade na segunda metade do século XIX (1870-1879)</i>	p. 78
<i>Afinal, quem eram os Macedo? De que viviam?</i>	p. 79
<i>Casamento, sociedade e economia: mundos em transformação</i>	p. 93
<i>Procurando novos parceiros</i>	p. 112
<i>Novo sócio, novos negócios e uma nova tentativa de investimento</i>	p. 120
<i>Anexo II</i>	p. 127
<i>Cap 3 Entre o céu e o inferno: a participação na Exposição da Indústria Nacional e o fim da Rôhe Irmãos.</i>	p. 128
<i>Exposição da Indústria Nacional: o mundo da produção em transformação</i>	p. 129
<i>Os Rôhe e a Exposição da Indústria Nacional</i>	p.135
<i>Antigas questões: os problemas da industrialização no Brasil</i>	p. 143
<i>O fim dos Rôhe</i>	p. 158
<i>Anexo III</i>	p. 172
<i>Conclusão</i>	p. 173
<i>Fontes</i>	p. 175
<i>Bibliografia</i>	p. 178

Agradecimentos

Mesmo sendo um período relativamente curto e extremamente movimentado, a realização do Mestrado foi muito gratificante, tanto no plano afetivo como no intelectual. Por detrás destes quatros semestres, algumas pessoas foram muito importantes para a realização deste trabalho.

O embrião, ou melhor, a palavra-chave para esta pesquisa começou no ano de 2007 com o Professor Flávio dos Santos Gomes. Entre nossas inúmeras conversas pelos corredores do IFCS, uma expressão utilizada pelo mestre ficou ressoando na minha cabeça. O termo *making-off*, muito utilizado para demonstrar os bastidores de um evento cultural, digamos, possibilitou um deslocamento, um novo olhar analítico em relação a dois textos em especial.

Observando as dissertações de Ana Maria da Silva Moura, *Carroças e carroceiros formação da infra-estrutura urbana do Rio de Janeiro: século XIX*, defendida em 1984 no departamento de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro e, a de Paulo Cruz Terra, *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*, apresentada no Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, em 2007, a expressão destacada anteriormente ganhou *vida*: afinal, quem produzia as carroças para o transporte de cargas na cidade do Rio de Janeiro? Como era a sua mão de obra? Eram necessários grandes investimentos para esta atividade? Graças a estes questionamentos, foi possível a escrita deste trabalho. Ao Mestre Flávio dos Santos Gomes, muitíssimo obrigado por esta *deixa*!

Em 2009, já do outro lado da baía, tive o privilégio de pertencer ao quadro de mestrandos do departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Nesta nova casa, entrei em contato com três excelentes professores. Neste primeiro ano do mestrado, cursei os seminários *Antropologia para historiadores I: cultura*, com o Professor Marcos Alvito e, *A História, a Economia e a Antropologia Econômica: uma discussão metodológica*, com o Professor Carlos Gabriel. Além da qualidade das aulas ministradas e da extensa bibliografia oferecida em seus respectivos cursos, sempre que recorri ao uso do email para sanar alguma dúvida, fosse ela numa sexta-feira à noite, era prontamente respondido! Aos mestres, agradeço por esta generosidade *acadêmica*, por este exemplo a ser seguido com os meus futuros alunos. Fechando este trio, temos o meu orientador, o Professor Luiz Carlos Soares.

Quando da realização da matrícula para iniciar o período letivo 2009/1, tínhamos, além de confirmar alguns dados, informar o possível orientador para o desenvolvimento da dissertação. Mesmo já possuindo boas referências dadas pelo Professor Flávio dos Santos Gomes, procurei informações sobre um *outro lado* do meu futuro orientador. Ao chegar a minha vez, o(a) funcionário(a) iniciou as perguntas de *práxis* (...)

“- *Quem é o seu orientador?*

Eu respondi: - *É o Professor Luiz Carlos Soares. Como é ele?*

Como resposta, tive a seguinte definição:- *É amigo, é gente boa...*”

Após esta rapidíssima *conversa*, fiquei mais tranquilo. Ao longo deste período, envolvendo a pesquisa e a escrita deste trabalho, o Professor Luiz Carlos Soares teve uma enorme paciência com o seu ansioso e, por muitas vezes, disperso orientando. Soube criticar, sempre de maneira construtiva, indicar fontes, bibliografia e, talvez o mais importante, possíveis alternativas para contornar os problemas que surgiram ao longo da elaboração desta dissertação. Com a sua fala tranquila e com o seu pensamento sempre positivo, tive a segurança necessária para desempenhar o meu papel de pesquisador. Ao Mestre, muitíssimo obrigado!

Muito obrigado ao Professor Rômulo Garcia Andrade que, juntamente com o Professor Carlos Gabriel, fez parte da minha banca de qualificação. Obrigado pela leitura atenciosa, pelas críticas e sugestões bibliográficas.

Este trabalho é dedicado aos amigos. Para os meus companheiros de jornada, muita sorte e sucesso para Maria Beatriz, a minha querida *Biloca*, ao Alexandre Rodrigues de Souza, o nosso *Mineirinho*, ao *Manolo*, também conhecido como Manoel Baptista do Prado Junior e por fim, o nosso queridíssimo Thiago Groh, fã incondicional de *Jack Daniel's*. Saudades das nossas conversas na Cantareira após as aulas do Carlos Gabriel.

Dedico também a outras pessoas. Um abraço e um beijo forte ao Bjorn e a Gaby, o meu casal predileto, pelos *chopp*s e as conversas divertidas na gostosa Ipanema. Outro abraço para a Roberta e o Luciano, casal com que passei boas viradas de ano e também, desfrutei os prazeres da cerveja. *Lúcio*, valeu! Ao *Tavinho*, pelo auxílio na tradução. Ao amigo Guilherme Lima pela estadia durante o processo seletivo da USP em 2008, pelas caronas salvadoras e pelas saídas divertidas pela Zona Sul do Rio de Janeiro. *Teles*, valeu! Um beijo especial para Juliana Campos, a *Juquinha*, que nos 45 do segundo

tempo, além de auxiliar e sugerir modificações no texto, deu um novo ânimo a este que vos escreve. Querida, *mil beijos!*

Por fim, a pessoa mais importante deste trabalho. Graças a minha mãe, este trabalho foi realizado. Sem o seu apoio afetivo e material, não teria conseguido desenvolver este, que para mim, foi um exercício extremamente prazeroso e construtivo. Estas páginas são dedicadas a você e ao meu pai (*in memoriam*). Muito obrigado por este *presente* sem preço.

A todos, muito obrigado. Até breve...

Abreviaturas

ACMCRJ – Arquivo da Cúria Metropolitana da Cidade do Rio de Janeiro

AGCRJ – Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro

AN – Arquivo Nacional

BN – Biblioteca Nacional

FIRJAN – Federação das Indústrias do Rio de Janeiro

IHGB - Instituto Histórico Geográfico Brasileiro

JC – Jornal do Commercio

Lista de Imagens

Capitulo 1

Imagem nº1 Mapa de Altona e Hamburgo	p 24.
Imagem nº2 Mapa do Rio Elba	p 24.
Imagem nº3 Segeiro	p 56.
Imagem nº4 Lavadeiras à beira-rio (Jean Baptiste Debret)	p 60.

Capitulo 3

Imagem nº5 Carro fabricado pelos Röhe	p 130.
Imagem nº6 <i>Wagon</i> fabricado pelos Röhe	p 132.
Imagem nº7 Anúncio dos produtos fabricados pelos Röhe	p 141
Imagem nº8 Anúncio dos produtos fabricados pela <i>Companhia Construtora</i>	p 164
Imagem nº9 <i>Wagon</i> fabricado pela <i>Companhia Construtora</i>	p 167

Lista de Tabelas

Capítulo 1

Tab. nº1. Quantidade de navios aportados em Hamburgo entre 1814 e 1843.	p. 27.
Tab. nº 2 Relação Imp/Exp das regiões brasileiras entre 1796-1811 (Réis).	p. 30.
Tab. nº 3 Levantamento populacional da Província do Rio de Janeiro e Corte.	p. 34.
Tab. nº 4 Relação ano_ nº de fabricantes de seges e carruagens encontrados. no <i>Almanak Laemmert</i> (1844-1849).	p. 38.
Tab. nº 5 Bebidas.	p. 65.
Tab. nº 6 Comestíveis de 2ª classe e outros.	p. 66.
Tab. nº 7 Comestíveis de 1ª classe.	p. 67.

Capítulo 2

Tab. nº 8 Nº de C ^{ias} e a frequência de negociação na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro.	p. 84.
Tab. nº 9 Mov. da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro por Setor de Atividade (%)	p. 85
Tab. nº 10 Nº de passageiros transportados pela C ^{ia} do Jardim Botânico.	p. 86.
Tab. nº 11 Nº de passageiros transportados da C ^{ia} de Vila Isabel.	P. 86.
Tab. nº 12 Grupo A – Imóveis / Grupo B – Ações e títulos da dívida pública	p. 98.
Tab. nº 13 Nº de C ^{ias} e Frequência de Negociações na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro 1886-1893.	p. 100.
Tab. nº 14 Volume negociado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro (em 1:000\$000) entre 1894-1900	p. 101.
Tab. nº 15 Crescimento populacional/ano do Rio de Janeiro.	p. 102.
Tab. nº 16 Quantidade de tálburis matriculados.	p. 108.
Tab. nº 17 Saldo comercial entre 1870 e 1875	p. 123.

Capítulo 3

Tab. nº 18 Proporção de moradores vivendo em cortiços em relação à população total da cidade do Rio de Janeiro. p. 138.

Tab. nº 19 Valor da importação de equipamento industrial (Libras esterlinas a preço de 1913). p. 143.

Tab. nº 20 Participação dos produtos agrícolas sobre as exportações (%) entre as décadas 1840 e 1880. p. 145.

Tab. nº 21 Constituição do orçamento do Império entre as décadas de 1870 e 1880 p. 146.

Tab. nº 22 Participação do Carvão e da Maquinaria sobre as importações de bens de produção durante a década de 1880 pelo Brasil. p. 156.

Tab. nº 23 Distribuição dos processos ao longo da década 1880 p. 159

Introdução

O ponto central deste trabalho é compreender a dinâmica social e econômica de um espaço como o Rio de Janeiro. Centro político dos períodos colonial, imperial e republicano, feito ímpar em nossa história, detentora também de um dos principais portos do Atlântico ao longo do século XIX, a *nossa* cidade foi, é o que tentaremos mostrar neste trabalho, um excelente local para novos investimentos. Com o crescimento demográfico, impulsionado em grande parte pela chegada da família real, em 1808, a necessidade por investimentos em infraestrutura, a melhoria em relação aos meios de transporte, a necessidade de obras para conduzir água a uma população em crescimento, o déficit habitacional e os problemas estruturais para obtenção de crédito, elemento crucial para o desenvolvimento das atividades produtivas, surgiam com intensidade e dinâmica distintas o que, por sua vez, propiciou a formação de uma *geografia* particular.

Esta confluência entre economia, crescimento urbano e as suas consequências *naturais*, impulsionaram a confecção deste trabalho. A questão que surgia a partir deste momento era: como concentrar todas estas indagações em um mesmo objeto? A resposta foi encontrada graças à leitura de um artigo.

Em *História econômica e história de empresa: algumas reflexões metodológicas*, o historiador Almir Pita Freitas Filho narra o surgimento de campos de pesquisa como a *business history* e a *entrepreneurial history*. Basicamente, a primeira vertente estava voltada para “decisões administrativas de política e de controle dos negócios privados”. Já a segunda, objetivava o “conhecimento do homem de negócios mais como inovador do que administrador; não unicamente como indivíduo, mas como portador de um papel social, um criador do progresso econômico”¹.

Tanto a *business history* como a *entrepreneurial history* fugiam, inicialmente, da proposta de trabalho pretendida, ou seja, buscava-se compreender como as transformações de ordem econômica, jurídica e social, por exemplo, foram recebidas pelos nossos personagens, a família Röhe. Buscava-se também, identificar as estratégias, os possíveis acertos e erros dos indivíduos ao longo do tempo e do espaço,

¹ FILHO FREITAS, Almir Pita. História econômica e história de empresa: algumas reflexões metodológicas. *Ensaios FEE*, Porto Alegre, 10(1):168-177, 1989, p., 170. Sobre História empresarial cf LOBO, Eulália L. História empresarial. In CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

porém, sem deixar de lado a relação entre o micro e o macro. Este objetivo seria alcançado por intermédio de uma história de empresa. Segundo Freitas Filho, o estudo voltado para uma empresa é capaz de

desvendar os mecanismos de funcionamento interno de certas unidades de produção (suas técnicas, administração, mão-de-obra por exemplo) e de sua relação com o meio ambiente, econômico e institucional no qual ela se insere, além da sua própria evolução (...) revela o concreto, o palpável, num nível microscópico, desvendando os homens em atividade e os processos produtivos².

Portanto, uma empresa pode ser vista como uma *janela*, como um olhar crítico e analítico para um determinado período, em nosso caso, entre as décadas de 1830 e 1880. A empresa, seja ela particular ou pública, com mão de obra assalariada ou escrava, localizada no espaço urbano ou rural, configura um microcosmo, um espaço onde é possível captar e identificar as relações sociais, as suas hierárquicas e os valores pertinentes à época. Logo, toda empresa comporta em seu interior um grau de experiência, de historicidade que permite, a nós, historiadores, observarmos as mudanças e as permanências, fruto da relação com o mundo exterior ao longo do tempo.

Durante o levantamento bibliográfico, dois trabalhos, separados por aproximadamente por duas décadas, foram cruciais para escolha da *Röhe Irmãos* como objeto de análise. A partir da leitura de *Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos*³, de Ana Maria da Silva Moura, escrito em 1988 e, de *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*⁴, de Paulo Cruz Terra, escrito em 2007, foi possível elaborar algumas questões. Para além das questões envolvendo as relações sociais e raciais que ambos os trabalhos desenvolviam, havia uma outra convergência, um denominador comum nos trabalhos. Tanto Moura como Cruz citavam os carroceiros. Mas, afinal, quem fabricava o instrumento de trabalho deste grupo econômico na cidade? Qual a origem dos fabricantes de carroças? Eram nacionais ou estrangeiros? Qual o nível técnico empreendido nesta atividade? Os investimentos eram elevados? A expressão *making off*, utilizada pelo Professor Flávio dos Santos Gomes, possibilitou esta reviravolta.

Estas e outras perguntas permitiram este *passo para trás*, ou seja, buscava-se

² FILHO FREITAS, Almir Pita. História..., p., 171.

³ MOURA, Ana Maria da Silva. *Carroças e carroceiros formação da infra-estrutura urbana do Rio de Janeiro: século XIX.*, Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de História, 1984.

⁴ TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870).* Dissertação (Mestrado) Universidade Federal Fluminense, Departamento de História UFF, 2007.

agora identificar os possíveis fabricantes de carroças na cidade do Rio de Janeiro. Contudo, surgia a primeira dúvida: como achá-los?

Caminhos e fontes

A partir de algumas conversas com Sátiro Nunes, funcionário do Arquivo Nacional, a quem fica aqui meus agradecimentos, foi sugerido como ponto de partida o *Almanak Laemmert*⁵. Por intermédio desta fonte riquíssima, procurei observar a existência de fabricantes de carroças, seges, tílburis e de outros veículos ao longo dos anos disponíveis, isto é, entre os anos de 1844 e 1889. Definido o corte temporal, iniciei a minha busca objetivando constatar qual ou quais os fabricantes que conseguiram atravessar este período. Aqui surgia uma outra pergunta: como estes fabricantes responderam as diversas conjunturas surgidas neste intervalo? Além desta e de outras perguntas, faltava ainda definir de maneira mais precisa os nossos personagens. Mas, como?

Ao longo da leitura do *Almanak*, observei a existência de alguns campos e, um deles, foi fundamental para guiar a minha escolha. Graças ao *endereço*, indicativo de permanência em um espaço de transformação, percebi que poucos indivíduos mantiveram-se por mais de meio século no mesmo lugar. Além deste ponto, a manutenção e a expansão do ramo de atividades aumentavam ainda mais o meu interesse por um nome em espacial, o da família Röhe.

Após esta definição, iniciei, pelos principais arquivos da cidade do Rio de Janeiro, a busca por *vestígios*, por documentos que possibilitassem a execução do meu trabalho. Para esta reconstituição, usei o nome, “aquilo que distingue um indivíduo de um outro em todas as sociedades conhecidas”⁶, como ponto de partida.

Tendo o nome, ou melhor, o sobrenome como o meu ponto de referência, foi possível rastrear e reconstituir os passos desta família, de origem alemã, ao longo do corte temporal estabelecido. Graças aos arquivos da Recebedoria do Rio de Janeiro, da Vara Cível e da Junta Comercial, ambos pertencentes ao *Arquivo Nacional*, foi possível construir, em grande parte, a base documental para esta pesquisa. Outros acervos, como o da *Biblioteca Nacional*, *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro* e o *Arquivo da Cúria Metropolitana da Cidade do Rio de Janeiro*, também foram importantes para a escrita deste trabalho.

⁵Disponível em <http://crl.edu/brazil/almanak>

⁶GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991, p., 174.

Pois bem, uma vez definido o *corpus* documental, necessitava agora de uma bibliografia capaz de permitir a articulação entre o meu objeto e a base empírica construída. Para tal, busquei a leitura de uma série de artigos, dissertações, teses e livros voltados, basicamente, para o estudo da imigração *alemã* para o Brasil e o desenvolvimento econômico da cidade do Rio de Janeiro.

Os capítulos

Em relação à leitura, este trabalho foi dividido em três capítulos. No primeiro capítulo deste trabalho, intitulado, *Rio de Janeiro, uma cidade em movimento (1831-1868)*, procurei descrever, primeiramente, de maneira sucinta, o espaço socioeconômico da família Röhe, ou melhor, dos irmãos Johann Röhe e Anton Röhe, os primeiros a chegarem nesta cidade.

Sucintamente, procurei compreender o momento político, social e econômico pelo qual a Europa, das primeiras décadas do século XIX, estava passando. O avanço do processo de industrialização por um lado e, a reconfiguração do espaço europeu, com o fim do período napoleônico, propiciaram um ambiente repleto de incertezas o que, por sua vez, impulsionou, creio eu, a imigração dos Röhe como o Brasil.

Os trabalhos de Sylvia Ewel Lens, *Alemães no Rio de Janeiro: diplomacia e ócios, ofícios, vida social e negócios* e Silvia Lambert Siriani, *Uma São Paulo alemã. Vida quotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*, constituíram a base para identificar que tipo de *alemão* chegou ao Brasil, quais eram as suas especialidades em relação à mão de obra, a sua faixa etária entre outros pontos importantes.

Já para o espaço do Rio de Janeiro, local escolhido pelos Röhe, a leitura dos trabalhos acadêmicos, dissertações e teses, de autores como Geraldo de Beauclair Mendes de Oliveira, *A pré-indústria fluminense 1808-1850*, Luiz Carlos Soares, *A indústria na sociedade escravista: as origens do crescimento manufatureiro na região fluminense em meados do século XIX (1840-1860)*, Erdna Perugine. *A palavra indústria na revista O Auxiliador da Indústria Nacional (1833-1843)*, Beatriz Piva Momesso, *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d'Areia* e Carlos Alberto Medeiros Lima, com *Artífices do Rio de Janeiro (1790-1808)*, contribuíram em muito para a reconstituição do espaço interno da fábrica ou da oficina, como também, possibilitaram uma reflexão sobre as práticas sociais, as

hierarquias construídas e também, para a compreensão do seu sentido e significado para uma sociedade assentada sobre uma economia de *plantation*.

No segundo capítulo, *A busca por novos horizontes: casamento e sociedade na segunda metade do século XIX (1870-1879)*, procurei observar como a nova conjuntura econômica e tecnológica, impulsionadas pela *Segunda Revolução Industrial*, afetou o empreendimento dos Röhe agora, sob a administração dos irmãos Henrique e Guilherme Röhe, filhos de Johann L.W. Röhe, e do seu primo João Ludolfo Röhe, filho de Anton H.L. Röhe, a *segunda geração*.

Além desta questão inicial, este capítulo busca também discutir a relação entre família, casamento e negócios em uma sociedade em transformação. Nesta parte do trabalho, busquei compreender o que impulsionou, entre os anos de 1872 e 1874, a união entre as famílias Macedo e Röhe. Vale lembrar, que a união entre luteranos, os Röhe, e católicos, os Macedo, ocorreu em plena crise institucional, a famosa *Questão Religiosa*.

Para a compreensão da importância do casamento no período em questão, a leitura das obras de Alan Macfarlane, *História do casamento e do amor: Inglaterra – 1300-1840*, Sheila Castro Faria, *A colônia brasileira: economia e diversidade*, Silvia Maria Jardim Brugger, *Minas patriarcal: família e sociedade (São João del Rei – século XVIII e XIX)*, Mary Del Priore, *História do amor no Brasil*, Paula Chaves Teixeira, *Negócios entre mineiros e cariocas: famílias, estratégias e redes mercantis no caso de Gervásio Pereira Alvim (1850-1880)*, foram fundamentais para a construção de um debate envolvendo não apenas a relação entre negócios e família, entre economia e sociedade, mas também, a possibilidade de explorar outros cortes cronológicos, espaços sociais e geográficos distintos. Qual o significado do casamento para homens e mulheres no século XIX? A partir desta pergunta, foi possível estabelecer um diálogo entre as autoras Silvia M. J. Brugger, Paula Teixeira e Sheila Faria.

Em uma sociedade marcada pelos vínculos pessoais e pela sobreposição das redes de sociabilidade, o casamento, visto por um lado como a união entre duas famílias, comportou no seu interior, uma espécie de *contrato social*, uma espécie de troca, muito bem calculada, capaz de proporcionar a ascensão social, econômica e política dos seus envolvidos.

Se, o casamento modificava-se com o tempo, a sociedade, como um todo, não ficou *estagnada*. Com o desenvolvimento demográfico e industrial, novas necessidades foram criadas. Como os Röhe responderam a este ambiente em transformação?

Em 1873, é selado um contrato entre o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro e os Röhre. A busca por maiores investimentos apontava não apenas para transformações de ordem técnica, mas também, para profundas mudanças estruturais em relação ao crédito. Este mundo que surgia com as inovações tecnológicas, foi marcado por uma necessidade crescente de grandes investimentos. Até que ponto, um sistema bancário reduzido e, até certo ponto ineficiente como o brasileiro, limitou a sua expansão econômica?

Para este período em questão, os trabalhos de Cezar T. Honorato, *O Estado Imperial e a modernização portuária*, Almir Chaiban El-Kareh, *A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil Imperial, 1855-1865*, Carlos Gabriel Guimarães, *O Banco Rural e Hipotecário do Rio de Janeiro e o Pós-Guerra do Paraguai, 1871-1875* e, Ana Maria da Costa Monteiro, *Empreendedores e investidores em indústria têxtil no Rio de Janeiro 1878-1895: uma contribuição para o estudo do capitalismo no Brasil*, debatem as dificuldades para obtenção de crédito e o seu reflexo nos variados níveis econômicos. Afinal, como investir em transporte ferroviário ou marítimo, elementares para escoar a produção para os grandes mercados, quando o capital para isto vinha de fora? Quais as suas consequências?

Este cenário, ao que tudo indica, não foi um *privilegio* do Brasil. Autores como José Ramón Garcia López com, *El sistema bancario español del siglo XIX: ¿Una estructura dual? Nuevos planteamientos y nuevas propuestas* e Roberto Cortés Conde com, *O crescimento da economia argentina*, possibilitam um diálogo e uma comparação estrutural entre países como Brasil, Argentina e Espanha.

Estes textos evidenciam uma grave contradição, isto é, mesmo ampliando a sua produção, voltada para o mercado externo, neste caso, para o Brasil e Argentina, estes países não obtiveram êxito na constituição de uma rede bancária capaz de acompanhar o seu crescimento. O resultado foi uma dependência em relação aos grandes centros financeiros, em especial, com a *City* londrina. Este descompasso afetou os diversos níveis da economia, provocando, por sua vez, dificuldades no acesso ao crédito.

O último capítulo, intitulado, *Entre o céu e o inferno: a participação na Exposição da Indústria Nacional e o fim da Röhre Irmãos (1880-1885)* busca primeiramente, observar as modificações estruturais entre a *primeira* e a *segunda geração* dos Röhre. A expansão do seu *portfólio* e, o mais importante, a incorporação de um novo sócio, o Banco Industrial Mercantil do Rio de Janeiro, permitiu aos Röhre, a expansão da sua estrutura produtiva possibilitando assim, a contratação de novos

empregados e também, a compra de novas máquinas. Assim, graças à leitura de Karl Marx⁷ e de Pierre Vilar⁸, sugestões feitas pelos professores Luiz Carlos Soares, Carlos Gabriel e Rômulo Andrade Garcia, foi possível verificar as transformações ocorridas no interior da manufatura dos Röhe. Esta complexificação era o reflexo de transformações proporcionadas pela economia e pelo desenvolvimento técnico.

A Exposição da Indústria Nacional, realizada em 1881, além de evidenciar o sucesso da indústria nacional, marcou também, um intenso debate sobre a relação entre desenvolvimento econômico e as tarifas protecionistas. Para compreendermos esta conjuntura, os artigos de Almir Pita Freitas Filho, *Imagens de persuasão da modernidade na Exposição de 1881* e *Tecnologia e escravidão no Brasil: aspectos da modernização agrícola nas Exposições Nacionais da Segunda Metade do século XIX (1861-1881)* e, as dissertações de Suzana Cristina Fernandes intitulada, *Amaro Cavalcanti e a luta pela industrialização brasileira* e, a de Wilson Vieira, *Apogeu e decadência da cafeicultura fluminense (1860-1930)*, permitiram compreender as contradições envolvendo uma economia dependente da exportação de café.

Por fim, este capítulo narra o término de um ciclo. Em 1883, o governo imperial aprova, por intermédio do decreto 8846, a fusão entre a *Companhia Constructora* e a *Röhe Irmãos*. A partir deste momento, os sócios Henrique C. Röhe, Guilherme Frederico Röhe e João Ludolfo Röhe, passam a atuar de maneira independente pela cidade do Rio de Janeiro. Em termos analíticos, esta dispersão provocou um certo *desequilíbrio* em termos das fontes, ou seja, graças à iniciativa individual e, elas foram distintas, encontrei um número bem maior de *vestígios* para Henrique Christiano Röhe pelos arquivos. Como o intuito deste trabalho era observar os desdobramentos econômicos de duas gerações de uma mesma família, resolvi encerrar a pesquisa afinal, caso mantivesse o meu foco sobre este personagem, estaria bem próximo de um trabalho biográfico e este, nunca fora o meu intuito.

Portanto, o meu raciocínio desenvolve-se sobre a relação entre o crescimento demográfico e as consequências deste fenômeno na cidade do Rio de Janeiro. Ou seja, parto do pressuposto de que graças à urbanização, foi possível o surgimento de uma série de atividades econômicas dentre elas, a dos transportes, ramo onde a família Röhe atuou com destaque por mais de quatro décadas.

⁷ MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

⁸ VILAR, Pierre. *Cataluña en la España moderna. Investigaciones sobre los fundamentos económicos de las estructuras nacionales*. Barcelona: Editorial Critica, 3 ° vol. La formación del capital comercial, 1987-1988.

A partir destas observações, busquei compreender como duas gerações de uma mesma família aproveitaram este cenário e mais, como as mudanças de ordem jurídica, política e econômica, intensificadas a partir de 1850, com a criação do Código Comercial, por exemplo, foram interpretadas por estes indivíduos que, marcados por circunstâncias distintas, possuíam, como elemento identificador, o sobrenome, elemento importantíssimo no século XIX.

Capítulo 1

Rio de Janeiro, uma cidade em movimento
(1831-1868)

Os nossos personagens

No dia 12 de novembro de 1830, Johann Ludolph Wilhelm Röhe (17/II/1812 - ?), nascido em Altona⁹, distrito de Hamburgo, embarcou no navio *Henriette*, rumo ao Rio de Janeiro. Após uma viagem de 79 dias, finalmente, no dia 2 de fevereiro de 1831, Johann L.W. Röhe chegou ao seu destino, a capital do Império. Além da pouca idade, 19 anos a serem completados, o jovem trazia em sua bagagem a experiência no “ofício de ferreiro e [de] construtor de viaturas”¹⁰, adquiridos em sua terra natal.

Um pouco mais de três anos depois, em 24 de junho de 1834, vindo a bordo do navio *Uranos*, chegou também ao Rio de Janeiro, a *segunda metade* da futura *Röhe Irmãos*. Anton Heinrich Ludolph Röhe (27/II/1813 - 25/XII/1868), assim como Johann, havia nascido em Altona e também, trazia em sua bagagem uma especialidade, a do “ofício de correio”, adquirida na firma Kesner¹¹

Pois bem, ambos eram jovens, pertenciam a uma família com muitos irmãos e eram possuidores de ofícios distintos. A partir destas informações, podemos elaborar algumas questões: por que o seu destino final foi a cidade do Rio de Janeiro? Como estava Altona no período em que a deixaram?

A imigração dos irmãos Röhe inicia-se na década de 1830. Foram duas viagens separadas por um pouco mais de 3 anos, período talvez, razoável para observar as potencialidades do novo destino e também, tempo suficiente para estabelecer os contatos necessários para o seu novo empreendimento na cidade do Rio de Janeiro.

No que tange à mão de obra, tanto Johann quanto Anton Röhe possuíam especializações distintas. O primeiro trabalhava com materiais distintos, com a madeira e o metal, o que, por sua vez, aponta para uma versatilidade, para uma maior capacidade de resposta perante as variações econômicas. Já o segundo, Anton Röhe, era correio, trabalhava com artigos feitos a partir do couro. Por serem atividades distintas, distintas também eram as suas técnicas, o seu tempo de aprendizagem e o capital necessário para

⁹ Em relação à sua história, Altona possui alguns pontos interessantes. Fundada em 1563 no que é hoje o território alemão, este vilarejo voltado para as atividades pesqueiras, foi entre os anos de 1664 e 1864, subordinada ao monarca Frederico III, rei dinamarquês. Sobre Altona, <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/17832/Altona> [acessado em 07/12/10]. Talvez seja por este fato histórico que, autores como Noronha Santos, atribuíram aos irmãos Röhe a nacionalidade dinamarquesa. Para maiores detalhes, SANTOS, Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1996, p., 139.

¹⁰ Famílias brasileiras de origem germânica. São Paulo: Instituto Genealógico Brasileiro, 1962-1967, vol. III, p., 522. Em relação ao local e data de falecimento de Johann Ludolph Wilhelm Röhe, não foi possível obter maiores informações.

¹¹ *Ibidem*, p., 521.

adquirir as ferramentas voltadas para cada ofício. Sendo assim, não seria mais econômico, cômodo e rápido ter duas pessoas realizando as mesmas tarefas? Por que esta diferenciação em relação aos ofícios?

Antes de respondermos a estas perguntas, é importante compreendermos o momento pelo qual o espaço sócio-econômico dos Rôhe, a cidade de Altona, estava vivenciando. Vale lembrar, que as três primeiras décadas do século XIX foram marcadas por uma série de acontecimentos como, por exemplo, a ascensão e queda de Napoleão Bonaparte, a consolidação da Inglaterra como potência econômica e naval e também, é o período em que ocorre a independência do Brasil.

Geograficamente, Altona (imagem nº1) fica próxima à margem do rio Elba, importantíssimo canal de passagem para o Mar do Norte, que nasce na atual República Tcheca e que corta por sua vez, uma parte considerável do território norte alemão (imagem nº2). Seguem abaixo duas imagens para melhor dimensionarmos a sua importância.



Imagem nº 1

http://www.reeperbahn.org.uk/foto_hamburg/hamburg-1800-map_big.jpg



Imagem nº 2

http://3.bp.blogspot.com/_Mq4S1uVPJOo/SLKE7fsVrtI/AAAAAAAAB8E/PPGaLcbfhU/s400/Map_of_Elbe_4.jpg

O fato de dois jovens partirem para o recém independente Brasil, país de língua neolatina, religião católica e constituído social e economicamente pela escravidão, poderia soar de maneira estranha, como uma aventura fadada ao fracasso. Contudo, se observarmos as relações comerciais entre as cidades de Hamburgo e do Rio de Janeiro nas últimas décadas do século XVIII, constataremos que a viagem realizada por Johann e Anton Röhe foi um risco muito bem calculado.

Politicamente, as duas primeiras décadas do século XIX foram extremamente conturbadas. Com o fim da era napoleônica houve, por intermédio de ações políticas como, a do Congresso de Viena e da Santa Aliança, a dupla tarefa de reorganizar os limites territoriais e as antigas monarquias afetadas pela expansão francesa. Este movimento de restauração apontou, na opinião de Silvia Lambert Siriani, para o fim da “possibilidade de uma vida livre e digna” para as inúmeras famílias oriundas do campo. Esta reordenação política trazia consigo o temor, a insegurança e a hesitação para uma população receosa com a volta dos antigos “laços de servidão no campo”¹².

¹² SIRIANI, Silvia Lambert. *Uma São Paulo alemã. Vida cotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*. São Paulo: Arquivo do Estado. Imprensa Oficial do Estado. 2003, p., 27. Sobre esta questão ler: CARNEIRO, Deivy Ferreira. *Conflitos, crimes e resistência: uma análise dos*

Se, este cenário era pessimista para alguns, para os comerciantes localizados em Hamburgo, o momento era favorável. Isto pode soar como uma contradição, mas, segundo Adelir Weber, graças a sua neutralidade política, os hamburgueses estabeleceram um corredor, um canal por onde circulavam não apenas mercadorias como “metais preciosos” pelo seu porto, mas também, consolidaram um espaço “propício para contatos diplomáticos” e, é claro, um lugar privilegiado para a obtenção das mais variadas “notícias”¹³.

Pois bem, se Hamburgo conseguiu desenvolver uma série de serviços ligados ao comércio, transporte, armazenamento, seguros e finanças¹⁴, o que induz a existência de um espaço com boas oportunidades de negócio, o que impulsionou os irmãos Johann e Anton Röhe a migrarem para o Brasil?

Para respondermos a questão colocada acima, temos que observar duas conjunturas distintas. Em primeiro lugar, devemos observar a dinâmica comercial entre o Brasil e Hamburgo, isto é, se havia níveis consideráveis de exportação e importação entre os dois portos, este pode ter sido um forte indício para migrar? No que diz respeito ao plano interno, ou seja, ao desenvolvimento das estruturas econômicas, como estava a *Alemanha* neste momento? Quais eram as suas perspectivas?

No que diz respeito ao movimento portuário, as relações entre Hamburgo e o Brasil foram muito intensas na primeira metade do século XIX. Segundo Adelir Weber, uma das grandes vantagens proporcionadas pelos hamburgueses não advinha apenas da sua geográfica, mas sim, da sua posição política. Como havíamos mencionado anteriormente, a neutralidade adquirida no campo das relações políticas, possibilitou, por seu turno, uma estabilidade, um equilíbrio que permitiu a realização de compras contínuas, ininterrupta, “mesmo durante as crises comerciais”¹⁵ de produtos como o café, o algodão e o açúcar.

Entre os anos de 1796 e 1831, Portugal reexportou para Hamburgo uma série de produtos brasileiros. Pelo levantamento feito por Adelir Weber, a pauta de comercialização era configurada por 15 produtos dentre os quais, açúcar (branco e mascavo), tabaco, couros secos, algodão, cacau e café, computavam aproximadamente

alemães e teuto-descendentes através de processos criminais (Juiz de Fora – 1850-1921). Dissertação (Mestrado), UFRJ-PPGHIS, 2004, p., 14.

¹³ WEBER, Adelir. *Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil: entre a colônia e a nação*. Tese (Doutorado), USP-FFLCH, 2008, p., 68.

¹⁴ *Ibidem*, p., 67.

¹⁵ WEBER, Adelir, *op. cit.*, p., 285.

99,6% do total negociado¹⁶. Em relação ao trânsito das embarcações, segue abaixo o fluxo entre os anos de 1814 e 1843.

Tabela nº1. Quantidade de navios aportados em Hamburgo¹⁷

Ano	Número de navio	Ano	Número de navios
1814	2	1831	121
1815	4	1832	105
1816	7	1833	95
1817	9	1834	78
1818	30	1835	86
1819	45	1836	99
1820	56	1837	120
1824	137	1838	134
1825	130	1839	125
1826	64	1840	145
1828	84	1841	141
1829	96	1842	126
1830	108	1843	123

Ao que tudo indica, Hamburgo vivia um momento ímpar em relação a outras cidades do território *alemão*. Contudo, os efeitos desta dinâmica proporcionada pelo intenso comércio foi, para Weber, bem circunscrita. Segundo a autora,

Com o crescimento da população, a indústria e a agricultura também se expandiram no século 18. Cresceram simultaneamente a demanda e o suprimento de mão de obra. Naturalmente, com o aumento da população, aumentou a força laborial; consequentemente, crescia a produção industrial nesse século (...) Porém, nas indústrias artesanais e domésticas, o crescimento baseava-se nas técnicas existentes: fiação mecanizada, motores a vapor e tornos de carga permaneciam em contextos isolados¹⁸

Este quadro apresentado por Adelir Weber permite não apenas vislumbrarmos o desenvolvimento econômico de Hamburgo, mas também, o de estabelecermos um diálogo com a historiadora Silvia Lambert Siriani. Ao compararmos a leitura proposta pelos dois autores sobre os motivos para o movimento de emigração da população *alemã* ao longo da primeira metade do século XIX, constatamos algumas dissonâncias.

Analisando a população *alemã* que chegou ao Império durante as primeiras décadas do século XIX, mais especificamente para a província de São Paulo, Silvia Lambert Siriani ressaltou que ao

¹⁶ Ibidem, tabela nº 52, p., 615.

¹⁷ Ibidem, tabela nº 14, p., 289.

¹⁸ WEBER, *op cit.*, p., 32.

(...) **concorrer diretamente com as modernas máquinas que, pouco a pouco, substituíram sua força de trabalho, muitos artesãos sentiram na pele a ruína financeira e o desemprego.** Tendo como alternativa a emigração, partiram em grandes grupos rumo às Américas do Sul e do Norte, numa tentativa desesperada de não engrossar as fileiras do proletariado artesão, que rapidamente surgiram nos centros urbanos alemães (...) ¹⁹

Sobre o trecho acima, foi graças à introdução das máquinas, a uma implícita modernização, que uma considerável força de trabalho optou pela imigração. Pois bem, se a minha colocação esta coerente, o trecho de Weber, logo abaixo, não contradiz Siriani? Para Adelir Weber,

Até meados do século 19, a **produção permaneceu tradicional e estática, não havendo uma modernização** intensiva do setor nem um aumento da produção em geral. De certa forma, a emigração em massa é consequência da ausência do desenvolvimento capitalista na Alemanha ²⁰.

Observando de maneira isolada os trechos, somos conduzidos a concordar com ambos os autores. É coerente, segundo Siriani, migrar quando se perde espaço para a máquina. Por outro lado, o argumento de Weber, o “engessamento” da produção e, por sua consequência, uma ausência de crescimento, também é um forte motivo para a procura de novos espaços econômicos. Contudo, quando procuramos estabelecer um diálogo, surgem alguns problemas. Se, está havendo uma concorrência entre os trabalhadores e máquina, como destacou Siriani, isto não aponta para uma modernização, mesmo que paulatina?

O movimento de saída, a busca por uma nova oportunidade de trabalho para Weber pode ser compreendida como uma “ausência de capitalismo”. Já para Siriani, a fuga para o continente americano surge mediante ao “desespero de não engrossar as fileiras do proletariado”. Afinal, o proletariado não é fruto direto do capitalismo? Se, a resposta é positiva, isto não indica um desenvolvimento?

Em meio a estas dúvidas suscitadas, a leitura de William Otto Henderson pode esclarecer alguns pontos. Observando os desdobramentos da Revolução Industrial pela continente europeu, Henderson constatou grandes diferenças entre as principais economias. Em termos de produção energética, em “1790 a produção britânica de carvão excedia 10 milhões de toneladas; cem anos antes, era inferior a 3 milhões de toneladas”. Segundo o mesmo, na “Grande Exposição de 1851 a indústria algodoeira

¹⁹ SIRIANI, *op. cit.*, p., 29. Grifo nosso.

²⁰ WEBER, *op. cit.*, p., 181. Grifo nosso.

[inglesa] era igual, em tamanho, a todas as outras indústrias de algodão europeias juntas (...)²¹.

Esta pujança contrastava com as deficiências estruturais de espaços econômicos como a *Alemanha*. Em termos de produção, os “artigos manufaturados estava[m] principalmente nas mãos de artífices, ao passo que a moderna indústria se limitava a algumas bolsas na Renânia, Saxônia e alta Silésia”. Para Henderson, apenas com a criação do *Zollverein*, a construção das ferrovias e a unificação política da Alemanha, ocorrida em 1871, foi possível atingir o desenvolvimento “febril que caracterizou o último quartel do século XIX”²².

Portanto, como podemos verificar, os Röhe, que deixaram a *Alemanha* na década de 1830, saíram de um contexto em desenvolvimento, com possibilidades restritas para algumas atividades econômicas e mais, em um espaço com baixo índice de industrialização.

Mesmo havendo este desencontro em relação ao movimento de saída do território germânico, Siriani e Weber convergem no que diz respeito ao desemprego. Se, ele foi fruto da implantação da máquina, algo ocorrido bem após a emigração dos Röhe, ou da estagnação econômica, como sugerem respectivamente as autoras, uma das oportunidades para driblar este cenário foi a emigração

Por serem vizinhos de Hamburgo, onde, segundo Weber, “estavam estabelecidos muitos dos mercadores” que, por seu turno, “controlavam os fluxos de mercadorias e de informações”²³, os irmãos Johann e Anton Röhe obtiveram as informações necessárias para escolherem a cidade do Rio de Janeiro, capital do Império brasileiro, como a sua futura morada.

Esta escolha não deve ter ocorrido ao acaso. Além da sua importância política, a cidade do Rio de Janeiro foi, entre 1796 e 1811, segundo os levantamentos feitos por José Jobson Arruda, a província que obteve as maiores arrecadações em termos de exportação e importação no período em questão. Configurava-se assim, um espaço com grande dinamismo econômico e social, altamente propício para a instalação de uma série de negócios.

²¹ HENDERSON, William O. *A revolução industrial: 1780-1914*. São Paulo: Verbo: EdUSP, 1979, p., 8

²² *Ibidem*, p., 9.

²³ WEBER, *op cit.*, p., 168.

Tabela nº2
 Relação Imp/Exp das regiões brasileiras entre 1796-1811 (Réis)²⁴

Província	Importação	Exportação	Saldo
Rio de Janeiro	48.610:724\$349	51.669:521\$371	3.058:797\$022
Bahia	34.459:069\$004	40.791:948\$971	6.332:879\$967
Pernambuco	27.730:002\$254	34.963:266\$407	7.233:264\$153
Maranhão	11.461:450\$331	18.304:022\$900	6.842:572\$569
Pará	6.023:422\$155	7.369:267\$266	1.345:845\$111

Mesmo com a pouca idade que possuíam, Johann e Anton Röhe, com 18 e 21 anos respectivamente, estes jovens já poderiam ter testemunhado, por seguidas vezes, o desemprego e a falência de inúmeros empreendimentos. Talvez, tivesse chegado a hora de mudar, de tentar algo mais ousado. Na opinião de Richard Sennett, “à medida que se esvai a força do costume e da tradição, os indivíduos se vêm obrigados a 'fazer experiências' por si mesmos”²⁵. Possivelmente, o ato de migrar para o Brasil seria esta *tal* experiência mencionada pelo autor.

Rio de Janeiro, um espaço em transformação

Dois acontecimentos, separados por 45 anos, inseriram a cidade do Rio de Janeiro de forma contundente no centro do Império Ultramarino.

O primeiro momento ocorre na segunda metade do século XVIII, mais precisamente no ano de 1763. Até então, a cidade de Salvador era a capital do vice-reinado, atuava como um importante “entreposto de um sistema mercantil-escravista internacional”²⁶. Graças a seu porto, foi possível estabelecer um “circuito de trocas que incluía o tráfico de açúcar, fumo, escravos, madeiras, couros e outras mercadorias de menor expressão”²⁷. Mesmo possuindo esta dinâmica econômica, Salvador testemunhou a transferência do centro político e administrativo da colônia para a cidade do Rio de Janeiro.

Este deslocamento não foi fortuito, um produto do acaso por parte da metrópole. O seu objetivo foi o de aproximar e de instituir, um maior controle sobre os instrumentos de fiscalização e administração da região aurífera (Minas Gerais, Goiás e

²⁴ ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, tabela 9, p., 161.

²⁵ SENNETT, Richard. *O artífice*. Rio de Janeiro: Record, 2009, p., 86.

²⁶ PEDRÃO, Fernando. O Recôncavo Baiano na origem da indústria de transformação no Brasil. In SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/ABPHE/Ed.USP/Imprensa Oficial, 2002, 2ª ed., p., 309.

²⁷ *Ibidem*, p. 310.

Mato Grosso). Além disto, segundo João Fragoso, o porto do Rio de Janeiro passa a ser já nesta época, o “ponto de encontro de diferentes rotas de comércio interno”²⁸. A importância política e econômica adquiridas por este fluxo comercial afixou a mudança proposta pela coroa portuguesa. Assim como Fragoso, Maria Fernanda Bicalho destacou a relevância da cidade para Portugal.

Segundo Bicalho, o Rio de Janeiro transformou-se na

(...) *cabeça e locus* articulador do território centro-sul da América e do espaço aterritorial do Atlântico, em decorrência do tráfico negreiro, dos incessantes conflitos de delimitação das fronteiras luso-espanholas e da importância assumida pela região mineradora. A importância da cidade do Rio de Janeiro para a sustentação da monarquia e do império português parecia ser incontestável na percepção dos contemporâneos.²⁹

A partir de 1808, a sustentação, mencionada por Bicalho, ganhou novos contornos e níveis de complexidade. O segundo momento ocorreu com a chegada da família real. A presença da rainha D. Maria I e a do seu filho, o Príncipe-Regente D. João, e a da sua esposa, Dona Carlota Joaquina, em solo fluminense, garantiram a nova capital do Império um status de nobreza, uma necessidade de ampliação de sua estrutura física que não fosse apenas condizente com o espaço por onde circulavam os principais grupos sociais, políticos e econômicos, mas também, que fosse capaz de permitir e garantir o fluxo de pessoas e mercadorias incrementados pelas mudanças surgidas a partir de 1763.

Ao findar a segunda década do século XIX, a cidade já abrigava novos espaços como, por exemplo, a Biblioteca Real, a Academia Real Militar e o Jardim Botânico. Com a suspensão do alvará de 1785, que proibia a instalação de manufaturas no Brasil³⁰, a criação do primeiro Banco do Brasil³¹ e a abertura dos portos às nações amigas, ambos em 1808, a cidade passou a respirar novos ares.

²⁸ FRAGOSO, João. A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do império português: 1970-1820. In FRAGOSO, João; BICALHO, M^a Fernanda; GOUVÊA, M^a de F (orgs). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p., 333. Para maiores detalhes sobre a dinâmica econômica do Rio de Janeiro após a segunda metade do século XVIII cf FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcismo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. Em especial capítulo 3.

²⁹ BICALHO, Maria Fernanda. O Rio de Janeiro no século XVIII: A transferência da capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa. In *URBANA*, ano 1 - n^o1 – SET/DEZ, 2006, p., 1. [Acessado em 08/12/10] Grifos do original.

³⁰ NOVAIS, Fernando Antonio. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História*, São Paulo, n^o 142-43, 2000.

³¹ FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *História do Banco do Brasil*. São Paulo: Instituto de Economia da Associação Comercial, 1947.

Este conjunto de mudanças garantiu ao Rio de Janeiro um dinamismo econômico e demográfico ímpar. Pelo porto da cidade, principal canal de circulação, segundo Arthur Cézár Ferreira Reis, “exportava-se [a] produção da capitania e dos interiores que nele tinham a sua grande porta de saída, açúcar, café, anil, algodão, fumo”³². Além disto, a sua posição geográfica privilegiada, a diversidade de mercadorias transacionadas, o grande número de embarcações e de pessoas que circulavam pelo porto, consolidaram o Rio de Janeiro, como uma rota obrigatória para boa parte dos comerciantes que cruzavam o Atlântico de norte a sul.

Este ambiente, retratado por Reis, possibilitou em 1818, o estreitamento das relações comerciais entre *brasileiros*³³ e *alemães*. Neste mesmo ano, a “cidade de Hamburgo” havia nomeado “Caspar Friedrich Stuhlmann como cônsul geral”³⁴. Esta representação diplomática marcava dois acontecimentos relevantes.

O primeiro, e o mais imediato, explicita os interesses comerciais dos hamburgueses na cidade do Rio de Janeiro. O segundo foi um desdobramento natural, isto é, com o estreitamento das relações comerciais, pouco a pouco, empresários, advogados, professores, banqueiros, tradutores entre outros, perceberam, graças ao intenso comércio, a necessidade de fixarem residência em solo fluminense para gerenciarem as suas atividades. Com o incremento das relações comerciais ao longo dos anos e o aumento da população *alemã* pela cidade, nascia não apenas uma colônia germânica, mas também, a necessidade de se criar um espaço social e político para defender os seus interesses³⁵.

As transformações pelas quais a cidade do Rio de Janeiro estava vivenciando, propiciaram um excelente ambiente socioeconômico para os irmãos Röhe. Esta nossa afirmativa fundamenta-se sobre os aspectos demográfico e urbanístico.

No tocante à demografia, estima-se que entre 10 e 15 mil o número de pessoas que desembarcaram juntamente com a família real na cidade. No interior deste contingente havia fidalgos, funcionários públicos, médicos, professores, cientistas, militares e clérigos. Até então, o Rio de Janeiro contava com uma população de

³² REIS, Arthur Cézár Ferreira. As províncias do Centro. In HOLLANDA, Sergio Buarque; CAMPOS, Pedro Moacyr (orgs). *História Geral da Civilização Brasileira – Tomo II – O Brasil Monárquico – Dispersão e Unidade*. São Paulo: Difel, 1972, 2º vol, p., 322.

³³ Sobre a construção da nacionalidade ao longo do primeiro reinado cf RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no primeiro reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FAPERJ, 2002. Em especial o capítulo nº1.

³⁴ KELLENBENZ, Hermann. As relações econômicas teuto-brasileiras no período de 1815 a 1830. In: *II Colóquio de Estudos Teuto-Brasileiros*. Recife: Ed. da UFPE, 1968, p.436.

³⁵ *Ibidem*, p., 436.

aproximadamente 50 mil habitantes³⁶. Este aumento, segundo István Jancsó, possibilitou ao Rio de Janeiro

(...) torna[r]-se, de fato, o pólo articulador da diversidade constitutiva da América portuguesa (...) por ele passaram a convergir os canais do poder, tanto do judiciário quanto do executivo, produzindo uma intensificação da troca de experiência e prática política (...)³⁷

Mesmo alguns anos após a chegada da família real, a necessidade de aprimorar a infra-estrutura da cidade e da província ainda consumiam percentuais significativos do orçamento do Ministério do Império. Para os anos de 1831-1832, as despesas totais para com a província foram orçadas em 321:175\$780 rs. Deste total, 50:950\$200 rs estavam destinadas ao “passeio público, propagação da vacina, iluminação”. Já em relação à província, “as [suas] obras públicas” consumiram o total de 80:000\$000 rs³⁸.

Sobre os valores expostos acima, podemos ter a dimensão da importância da cidade. Para a província do Rio de Janeiro, o seu orçamento contemplava um total de 10 itens, dentre os quais, estão os dois citados linhas acima. O somatório destes dois itens é de 130:950\$200 rs. Este valor é maior que o orçamento de quase todas as províncias do Império excetuando-se, as províncias da Bahia e de Pernambuco. Além deste fato, as somas direcionadas para a “iluminação” e “obras públicas”, indicam não apenas uma política voltada para a melhoria do espaço urbano, mas também, evidenciam uma região em constante crescimento, ideal para a implementação de novas atividades econômicas.

Possivelmente, o crescimento acelerado da população ao longo das décadas de 1820 e 1830 tenha levado aos gastos mencionados anteriormente. As ruas estreitas, que ficavam intransitáveis em dias de chuva, dificultavam ainda mais o trânsito das pessoas, animais e mercadorias nas proximidades do centro comercial.

Para uma testemunha da época, o viajante alemão Carl Schlichthorts,

A população do Rio de Janeiro dev[ia] ser mais ou menos de 200 mil almas. Um professor de Matemática disse-me que a calculava em 250 mil (...) A quantidade de escravos sobrepuja a dos homens livres. O número de habitantes aumenta extremamente de pressa (...)³⁹

³⁶ <http://200anos.fazenda.gov.br/a-vinda-da-familia-real-ao-brasil> [acessado em 08/12/2010].

³⁷ JANCÓS, István. A construção dos Estados Nacionais na América Latina. Apontamentos para o estudo do Império como projeto. In SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José R. do Amaral (orgs). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996, p., 22.

³⁸ CARREIRA, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1890, vol. 1, pp., 187-88.

³⁹ SCHLICHTHORST, Carl. *O Rio de Janeiro como é (1824-1826): uma vez e nunca mais: contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeirana capital do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 2000, p., 51.

Os números mencionados no fragmento acima devem pertencer ao ano de 1823. A partir do levantamento feito pelo pesquisador Tarcísio Rodrigues Botelho, estes dados ganham mais solidez. Entre a chegada da família real, em 1808, e o ano de 1823, a população da Corte e da província era:

Tabela 3⁴⁰
Levantamento populacional da Província do Rio de Janeiro e Corte.

	Corte_Ano		Província_Ano	
	1808	1823	1808	1823
Pop_Livre	26.954	59.546	84.534	241.553
Pop_Escrava	24.831	49.224	98.760	101.325
Total	51.785	108.770	183.294	342.878

Pelos dados disponibilizados por Botelho, o valor mencionado pelo “professor de Matemática” está bem mais próximo ao que havia sido proposto por Schlichthorst. Em relação à Corte, em um pouco menos de duas décadas, a sua população total elevou-se em 56985 habitantes, ou seja, em aproximadamente 15 anos, mais que o dobro da população antiga, a de 1808, circulava pela Corte.

Já em relação à população da província, o seu número quase fora triplicado. Estes números talvez corroborem para os elevados gastos mencionados pelo orçamento do Ministério do Império para os anos de 1831-1832. Este crescimento não se restringia apenas para a população. Na segunda metade do século XIX, o Rio de Janeiro já era considerado “o mais importante centro urbano, comercial e industrial do país – em volume de negócios seu porto era o segundo de toda a América”⁴¹, perdendo somente para o de Nova York.

O incremento demográfico atuou impulsionando a busca por moradias, fez com que novos “bairros surgi[ssem] e, com eles, a necessidade de posturas municipais que regulamenta[ssem] as construções, o arruamento, as normas de higiene, entre outros

⁴⁰ BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. *População e Nação no Brasil do século XIX*. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em História Social da USP, São Paulo, 1998. Capítulo 2, pp., 75 e 77, tabelas 86 e 88. Para maiores detalhes sobre a população da província do Rio de Janeiro, ler. SOARES, Luiz Carlos. *O 'povo de Cam' na capital do Brasil: escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Tese (Doutorado), 1988.

⁴¹ SIQUEIRA, Jorge. Reflexões sobre a transição do escravismo para o capitalismo urbano-industrial e a questão racial no Rio de Janeiro. In *Estudos Afro-Asiáticos*, nº 12, Rio de Janeiro, 1986, p., 84.

aspectos imprescindíveis para a sobrevivência da população”⁴² e que também, possibilitassem um maior controle sobre o espaço urbano por parte do poder público.

Outra perspectiva interessante para os irmãos Röhe migrarem para o Império é observada a partir da leitura de autores como Heitor Ferreira Lima, Andrea Mara Karastonajov e Luiz Carlos Soares.

Para Lima, o “Primeiro Reinado, com a depressão cambial e o amplo liberalismo praticado nas relações comerciais” não criou um “ambiente propício para o florescimento das atividades manufatureiras”. A consequência direta deste contexto era clara: a “criação de manufaturas era restrita e lenta”⁴³. Este panorama descrito por Lima era, segundo Karastonajov, ideal para os recém chegados ao Brasil. Contradição à vista? A resposta é não.

Se, o processo de desenvolvimento das manufaturas era restrito e lento, como afirmou Lima, por outro lado, o crescimento populacional criava uma série de necessidades a serem oferecidas. Vale a pena lembrar, que neste momento, a cidade do Rio de Janeiro é a capital do Império, logo, serviços como o de transporte, iluminação, calçamento, águas e esgoto, deveriam ser prestados os mais rápido possível. Além disto, o fornecimento de roupas, alimentos, calçados e moradia, por exemplo, criava, segundo Karastonajov, a possibilidade de muitos imigrantes iniciarem um “negócio próprio ou continuar sendo donos de seus meios de produção”, fugindo por sua vez, do processo de proletarianização que os expulsou do seu continente⁴⁴.

O reflexo deste contexto é dado por Soares. Entre os anos de 1808 e 1840, período que compreende a chegada dos irmãos Röhe, a cidade do Rio de Janeiro e as áreas circunvizinhas, segundo o autor, já continham 77 estabelecimento registrados na *Junta Comercia*⁴⁵. É também neste período, segundo Soares, que a capital do Império se tornaria “o escoadouro natural da produção cafeeira do Vale do Paraíba para os mercados internacionais”⁴⁶.

Este dinamismo econômico provocado pela cultura do café proporcionou um cenário em expansão, uma necessidade crescente de investimentos em uma série de setores ligados de forma direta ou indireta à produção do *ouro negro*. Graças a isto,

⁴² SIRIANI, *op. cit.*, p., 132.

⁴³ LIMA, Heitor Ferreira. *História política – econômica e industrial do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976, 2ª ed., p., 206.

⁴⁴ KARASTONAJOV, 1999, apud SIRIANI, 2003, p., 34.

⁴⁵ SOARES, Luiz Carlos. A indústria na sociedade escravista: as origens do crescimento manufatureiro na região fluminense em meados do século XIX (1840-1860). In LAPA, José Roberto do Amaral; SZMRECSÁNYI, Tamás. *História da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec, 2002, p., 281.

⁴⁶ SOARES, Luz Carlos, *O povo de Cam...*, p., 17.

surgiam inúmeras oportunidades para àqueles que possuíam algum tipo de especialização e/ou recursos financeiros acumulados.

Contudo, este cenário otimista vislumbrado pelos trabalhos citados anteriormente, não é consenso na historiografia econômica.

Escrito por Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*, retrata a dinâmica econômica de um seletivo grupo de negociantes voltados para a exploração do tráfico negreiro. Por intermédio dos inventários *post-mortem*, Florentino buscou, como bem frisou Zélia Cardoso de Mello, observar como se constituiu o *portfólio*, a gama de investimentos, “dos indivíduos”, dos grandes negociantes, “[que] se encontra[vam] em íntima conexão com a sociedade”. Logo, determinadas opções de ganhos refletiam “não só as características [de uma] sociedade”, mas também, “alguns de seus movimentos”⁴⁷ ao longo do tempo.

Os dados compilados pelo autor conseguem, até certo ponto, captar as escolhas feitas pelos Röhe. Sendo assim, podemos inferir que a cidade do Rio de Janeiro possuía um padrão de investimentos, certas práticas compartilhadas por alguns grupos de investidores. Contudo, é possível também, percebermos algumas dissonâncias através do levantamento feito por Florentino.

Observando o percentual de participação das atividades econômicas nos inventários *post-mortem* dos envolvidos no tráfico Rio-África, entre os períodos de 1797-9, 1820 e 1840, Florentino constatou algumas tendências interessantes.

A primeira está relacionada com a modalidade de investimento. Ao longo do período definido pelo autor, a modalidade *Prédios urbanos*, obteve os maiores percentuais. Foram eles 24,2% (1797-9); 25,8% (1820) e 35,8% (1840). A segunda tendência é, talvez, a que mais chama a nossa atenção. A modalidade *Atividades industriais*, obteve os seguintes índices: 1,0% (1797-9); 1,6% (1820) e 0% (1840)⁴⁸!

A explosão demográfica ocorrida após a chegada da família real, em 1808, e as transformações econômicas propiciadas pela abertura dos portos, por exemplo, tiveram grande responsabilidade na valorização do espaço urbano. Logo, investir em prédios comerciais, casas e terrenos foi, desde cedo, um excelente negócio. Este bom momento

⁴⁷ MELLO, Zélia Maria Cardoso de. *Metamorfose da riqueza. São Paulo, 1845-1895. Contribuição ao estudo da passagem da economia mercantil-escravista à economia exportadora capitalista*. São Paulo: Hucitec, 1985, p., 28.

⁴⁸ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: século XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p., 185. Os dados são referentes à tabela nº 18.

não foi apenas percebido pelos diversos grupos envolvidos com o tráfico de escravos. Vale lembrar, que entre os anos de 1842 e 1844, os Röhe adquiriram três terrenos na cidade do Rio de Janeiro.

Já em relação à modalidade *Atividades industriais*, deixaremos o próprio autor explicar os motivos para índices tão baixos. Segundo Florentino,

(...) o signo maior de entesouramento, a variável 'Jóias e Metais preciosos', é superior às 'Atividades industriais'. Este último aspecto e a frágil circulação monetária remetem a um mercado caracterizado por poucas opções de investimentos para aqueles que tivessem qualquer disponibilidade de capitais (...)⁴⁹

A meu ver, aqui há um problema. Até que ponto, a “frágil circulação monetária” está associada a um mercado com “poucas opções de investimentos”? Se entendermos a fabricação de seges e carruagens como *Atividades industriais*, a assertiva feita por Florentino pode ser questionada? Uma pergunta: qual o significado para *indústria* neste período? Até que ponto o *Almanak Laemmert* pode nos ajudar a questionar este trecho em destaque?

Erdna Perugine em *A palavra indústria na revista O Auxiliador da Indústria Nacional (1833-1843)*, observou que o termo *indústria* era múltiplo, possuiu desdobramentos, foi resignificado ao longo do desenvolvimento econômico do Império. Para a autora, a palavra

(...) indústria aparece como uma atividade de transmissão e conservação cultural; por outro ela surge como uma atividade de inovação. De qualquer modo indústria assume aqui o significado de uma capacidade que manipula o saber existente numa dada sociedade (...)⁵⁰

Os termos “transmissão” e “inovação” foram utilizados em alguns momentos deste trabalho para diferenciar e/ou qualificar as atividades realizadas pelos irmãos Röhe. O elevado custo das instalações, ferramentas e empregados, demandavam um montante considerável por parte dos seus proprietários. Este esforço não deveria ocorrer em vão. A cidade do Rio de Janeiro oferecia boas oportunidades de ganho.

⁴⁹ Ibidem, p., 185.

⁵⁰ PERUGINE, Erdna. *A palavra indústria na revista O Auxiliador da Indústria Nacional (1833-1843)*; Dissertação (Mestrado), FFLCH/USP, 1978, p., 117.

Tabela 4⁵¹

Relação ano_ nº de fabricantes de seges e carruagens encontrados no *Almanak Laemmert* (1844-1849)

Ano	Número de fabricantes
1844	4
1845	2
1846	3
1847	5
1848	8
1849	11

Os números compilados não devem ser absolutizados e, sim, relativizados. É bem provável que os números acima fossem no mínimo superiores aos indicados na tabela. Motivo? Nem todos os fabricantes da cidade anunciavam nas páginas do *Almanak*. Para muitos, um periódico como o *Jornal do Commercio*, por exemplo, poderia ser um veículo mais interessante para anunciar os seus produtos.

Entre o primeiro ano da nossa série e o último, houve um aumento superior a 100%. Contudo, se observarmos com maior cuidado, constataremos dois momentos distintos. O primeiro e, o mais efêmero, marca uma queda de 50% entre os anos de 1844 e 1845. Já o segundo momento, que vai de 1846 a 1849, marca uma expansão, um crescimento constante do número de fabricantes. Ora, este crescimento também pode ser desdobrado. Se, por um lado, o mercado demonstrava uma demanda positiva afinal, não haveria motivo para o crescimento do número de fabricantes se tal não houvesse, por outro lado, este acréscimo aponta para um acirramento, para uma maior concorrência entre os proprietários localizados na cidade do Rio de Janeiro. Logo, ao que tudo indica, esta expansão corrobora a nossa posição: havia um campo diversificado de boas oportunidades para negócios na cidade.

⁵¹Para o ano de 1844 ver: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1844/00000201.html>
 Para o ano de 1845 ver: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1845/00000303.html>
 Para o ano de 1846 ver: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1846/00000309.html>
 Para o ano de 1847 ver: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1847/00000393.html>
 Para o ano de 1848 ver: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1848/00000456.html>
 Para o ano de 1849 ver: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1849/00000350.html>
 Todos acessados em 20/08/2010.

O nome Røhe nos livros de história

Os primeiros registros sobre os Røhe podem ser encontrados nas obras de autores como, Adolfo Morales de Los Rios Filho em, *O Rio de Janeiro imperial*, Brasil Gerson em, *História das ruas do Rio de Janeiro: e da sua liderança na história política do Brasil*, Noronha Santos em, *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação* e, Albino José Barbosa Oliveira em, *Memórias de um magistrado do Império*. Nestas obras, o nome Røhe surge vinculado a fatores como, por exemplo, pioneirismo, inovação técnica, prestígio e empreendedorismo.

Em sua análise sobre o desenvolvimento dos transportes na cidade do Rio de Janeiro, Noronha Santos destaca o pioneirismo dos membros da família Røhe. Em 1831, cita Santos, é fundada a “**primeira grande oficina de carruagens**, organizada por JLW Rohe, **cuja casa conquistou a primazia na indústria de transporte**”⁵². Já em relação ao ano de 1850, o que pode ser o indicativo de um mercado em crescimento graças à expansão da cidade, o autor destaca a existência de “cinco grandes fabricas de seges e carruagens”, dentre as quais, uma delas era a dos irmãos Røhe⁵³.

Nas obras de Brasil Gerson e Albino José Barbosa de Oliveira, o nome Røhe surge já como marca, como um indicativo de prestígio para quem a possui. Ao lermos o primeiro autor, encontramos o primeiro endereço utilizado pelos fabricantes e o status adquirido pelos seus carros. Foi, segundo Gerson, na rua de São Pedro, que “os Rohe instalaram a primeira das nossas fábricas de carruagens, que iam desde os pequenos tífburis até às **imponentes ‘vitórias’ semelhantes à do general Osório**”.

Em relação à obra de Oliveira, a menção feita não tem por objetivo destacar alguma questão de ordem técnica desenvolvida pelos fabricantes, mas sim, a de atuar como um elemento que pontua, que realça uma determinada situação de importância. Esta observação pode ser vista em dois trechos. Em relação ao primeiro, Oliveira faz a seguinte menção:

A 23 seguimos para o Rio de Janeiro, onde passamos fundeados a noite de 24 para 25 (...) No dia seguinte mandamos logo Antônio Caravelas à casa, noticiar a nossa chegada (...) Meu pai e minha mãe chegaram com pouca demora **a receber-nos com toda a alegria no seu carro novo, obra do Røhe** (...) ⁵⁴

⁵² SANTOS, Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1996, p. 138. A abreviação JLW quer dizer: Johann Ludolph Wilhelm. Grifo nosso.

⁵³ Ibidem, p., 139.

⁵⁴ OLIVEIRA, Albino José Barbosa. *Memórias de um magistrado do Império*. São Paulo: Companhia Editoria Nacional, 1943; Coleção Brasileira vol 231, Série 3ª, p., 215. Grifo nosso.

Já o segundo trecho diz:

No primeiro de Julho de 1849 foi batizado o meu filho com o nome de Luiz, pelo Abade Frei Luiz de Santa Teodora, assim como minha filha o tinha sido pelo Padre Frei Rodrigo de São José, ambos no Oratório da Casa do Snr Marquês de Valença, e serviu pela primeira vez meu carro novo, fabricado pelo Röhe (...)⁵⁵

Por último, temos o texto de Adolfo Morales de Los Rios Filho. Em o *Rio de Janeiro imperial*, há, talvez, o melhor relato em relação aos Röhe. O pioneirismo e as contribuições proporcionados pelos Röhe são encontrados em dois capítulos do seu livro.

No capítulo 2, chamado *O complemento urbano*, o autor, constata que “o desenvolvimento da cidade e [a] melhoria de seu calçamento, [fez com que] apare[cessem] outros veículos para serventia particular e pública”⁵⁶. Mediante a este panorama favorável, diz Filho, o “*timon-balancé*, maneiro carro de molas - , com duas rodas, dois lugares, capota móvel e tirado por um animal, **foi introduzido, em 1848, pela fábrica de João Ludolfo Guilherme Röhe**”⁵⁷.

Mais adiante, no capítulo 5, intitulado *Trabalho*, Adolfo Morales de Los Rios Filho destaca alguns pontos que revelam o grau de inovação e empreendedorismo que citamos linhas acima. Sobre os Röhe, diz o autor:

As fábricas de carruagens tinham a sua importância. A primeira grande oficina desse gênero aqui montada – em 1833 – foi a de João Ludolfo Guilherme Röhe, natural de Altona. **Sabedor de que as carruagens do Brasil eram importadas da Europa, ele para aqui veio com o firme propósito de fundar a indústria de carruagens.** E o consegue, pois trouxe material, máquinas aperfeiçoadas e **ideias novas. A fábrica Röhe, instalada à rua de São Pedro, tornou-se popularíssima** pelos tipos de carruagens que criou, de acordo com o meio brasileiro (...) **Dinâmico ao extremo, Röhe não vacilou em trazer mais de 600 operários da Alemanha. Por tudo isso seu estabelecimento chegou a ser modelar. Constituiu, mesmo, uma escola de hábeis artífices, que se espalharam pelo Brasil e pela Argentina.** Subsistiu até bem um quarto de século, quando o automóvel, invadindo as novas artérias do Rio de Janeiro renovado, delas expulsou a caleça, o faéton (...) Depois da iniciativa de Röhe, coube a Anacleto Fragozo Rhodes fazer funcionar, a partir de 1835, uma oficina congênere na rua de São Joaquim nº 155 (...) **Em 1850, havia seis grandes fábricas; quatro pertencentes a alemães: Röhe & Irmãos (nas ruas de São Leopoldo e Nova do Conde), João Guilherme Suckow (...) Frederico Strümpener (...); e duas de propriedades de franceses: Jacques Bourbousson (...) e Francisco Bolleydier (...)**⁵⁸

⁵⁵ Ibidem, p., 218.

⁵⁶ FILHO, Adolfo Morales de Los Rios. *O Rio de Janeiro imperial*. Topbooks, Rio de Janeiro, 2000, p. 138.

⁵⁷ Ibidem, p., 139. Grifo nosso.

⁵⁸ Ibidem, p., 300. Grifo nosso.

O trecho acima possui alguns pontos interessantes. Em primeiro lugar, o autor destaca o conhecimento por parte dos Röhe da situação pela qual passava o Império do Brasil. As transformações proporcionadas pela instalação da Corte, o enriquecimento que começava a surgir mediante à exportação do café e de uma estrutura que gravitava ao seu redor como, escritórios, casas de câmbio, armazéns e hotéis, criaram a necessidade por novos meios de transporte. A *caleça*, o *tílburi* e as *seges*, por sua vez, seriam, segundo Delson Renault, as “viaturas mais utilizadas pela população fluminense”⁵⁹.

O segundo ponto faz menção ao campo das idéias e do aprendizado. Em relação a este aspecto, Silvia Lambert Siriani aponta para uma situação interessante. Para a autora, como a “economia brasileira, ainda [era] pouco industrializada”, a chegada de novos trabalhadores, mesmo sendo “detentores de técnicas consideradas superadas pelo ponto de vista europeu, porém inovadora numa sociedade em processo de mecanização”⁶⁰ como a brasileira, era vista com bons olhos afinal, a emigração, nas palavras de Tavares Bastos, era o “mais eficaz instrumento de civilização do globo”⁶¹.

Em termos quantitativos, o número de 600⁶² operários trazidos por Röhe também parece ser significativo. Este fluxo de *alemães*, para Emilio Willems, pôde ter ocorrido graças a uma carência de mão de obra qualificada. Segundo o autor, a “cada indústria nova que surgia, se prendia à iniciativa de um imigrante, as mudanças ulteriores resultaram de novas entradas de imigrantes que representavam níveis tecnológicos 'superiores'”⁶³.

Esta relação entre imigrante e civilização ao que parece, não passou despercebida por Johann Ludolph Wilhelm Röhe. Em 1858, o mesmo, publicou em uma tipografia de Hamburgo, o texto intitulado *Verdade á respeito da realização da colonização no Brasil*. Ao que tudo indica, nosso artífice tinha conhecimento do processo de imigração e mais, é bem provável que possuísse algum tipo de conexão com o espaço rural.

⁵⁹ RENAULT, Delso. *Indústria, escravidão, sociedade: uma pesquisa historiografia do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, INL, 176, p., 62.

⁶⁰ SIRIANI, *op. cit.*, p., 145.

⁶¹ BASTOS, Antonio Candido Tavares. *Os males do presente e as esperanças do futuro*. São Paulo: Editora Nacional; Brasília, INL, 1976, 2ª ed., p., 51.

⁶² Infelizmente não foi possível averiguar este contingente citado. O autor não informa a fonte de onde retirou esta informação

⁶³ WILLEMS, Emilio. *A aculturação dos alemães no Brasil : estudo antropológico dos emigrantes alemães e seus descendentes no Brasil*. São Paulo : Nacional, Brasília : INL, 1980, p., 251.

Em meio à escassez de braços para a agricultura, já se iam oito anos sem o tráfico negreiro, Johann defendia ardorosamente a mão de obra europeia, neste caso em especial, a de origem germânica. Segundo ele,

(...) Para atingir este fim é necessario chamar principalmente Colonos de classes convenientes. Toda a questão de colonisação se comprometterá, se não houver muito cuidado na escolha dos primeiros Colonos (...) A concorrência é certamente uma alavanca importantissima e util em todos os negocios, mas ella não pode ser applicada com utilidade á emigração.

Lançando os olhos para os paizes d'onde o Brazil poderá obter Colonos uteis, só vemos a Allemanha. Os Francezes, os Espanhóes (á excepção des Bosques) os Italianos, e todas as Nações de raça latina não s'expatrião (sic) se não na ultima extrimidade ⁶⁴

Esta predileção pelos trabalhadores *alemães* ocorria tanto por uma questão de identidade afinal, Johann era de origem germânica, mas também, por características únicas deste grupo social. Segundo Röhe, seria por intermédio do “caracter docil e acomodante” que a “sobriedade e [a] perseverança”⁶⁵, elementos fundamentais ao sucesso, poderiam ser atingidos.

Não é nosso objetivo discutir a questão da imigração ao longo da segunda metade do século XIX e as suas implicações. Contudo, algumas questões surgem a partir desta publicação. Curiosamente, um ano antes de sua publicação, em 1857, ocorreu na fazenda Ibicaba, localizada província de São Paulo, um levante, uma afronta por parte dos colonos, liderados pelo suíço Thomaz Davatz⁶⁶, que reclamavam das falsas promessas feitas na Europa.

Segundo José Sebastião Wittner, os “eventos de 1857 e a repercussão na Europa das condições de vida do imigrante que vinha ao Brasil foram fatores preponderantes nessa limitação de entrada do elemento europeu, especialmente em São Paulo”⁶⁷. Problemas à parte, o que chama a nossa atenção é que *Verdade á respeito da realisação da colonisação no Brasil* é publicada em 1858, isto é, um ano após o incidente em São Paulo. Estaríamos diante de uma simples coincidência? Quem financiou esta publicação? Qual ou quais foram as suas motivações? Estaria o Império do Brasil, por

⁶⁴ ROHE, Johann L.W. *Verdade á respeito da realisação da colonisação no Brasil*. Hamburgo, Typographia de JJ Nobling, 1858. Referência: 208,2,29 – IHGB, p.,4.

⁶⁵ Ibidem, p., 5.

⁶⁶ Sobre o assunto Sérgio Buarque de HOLANDA. "Prefácio do Tradutor", in: Thomas DAVATZ. *Memórias de um colono no Brasil* (1850), Trad. Sérgio B. de Holanda, São Paulo: Livraria Martins/Editora da USP, 1972.

⁶⁷ WITTNER, José Sebastião. Ibicaba revisitada. In SZMRECSANYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec, 2002, 2ª ed., p., 141.

intermédio de um bem sucedido imigrante *alemão*, tentando desfazer a imagem negativa causada por Ibicaba?

É impossível não suspeitarmos de alguma ligação dos Röhe com o Ministério do Império ou da Justiça. Será que o governo imperial iria permitir uma publicação negativa sobre o seu processo de colonização? Infelizmente, não encontrei registros que pudessem responder a estas questões. Mas, ao que parece, Johann Röhe auxiliou (in)conscientemente a política imperial de imigração. Conjecturas à parte, voltemos agora ao nosso tema.

Por fim, temos um ponto em comum entre Noronha Santos e Adolfo Morales de Los Rios Filho. Dentre os maiores fabricantes de carruagens, seges e tálburis para a década de 1850, o nome dos Röhe aparece em ambos com grande destaque. Além disto, este setor parecia estar sob o domínio de franceses e *alemães*. Estes últimos, constata Sylvia Lens, eram reconhecidos na “Europa pela sua qualidade” nas “artes do metal” e “da madeira”⁶⁸, elementos fundamentais para a construção dos veículos que passaram a circular pelas ruas da Corte. Lembremos: estes dois ofícios eram executados por Johann L.W. Röhe.

Deste modo, ter um produto fabricado pelos irmãos Röhe não significava apenas possuir um bom carro, mas também, o de possuir um produto capaz de propiciar o reconhecimento social e econômico dos seus proprietários perante seus pares.

⁶⁸ LENZ, *op.cit.*, p., 150.

Os primeiros bens adquiridos e o problema do abastecimento de água na cidade do Rio de Janeiro

Os primeiros registros envolvendo a compra e venda de imóveis por parte dos irmãos Johann e Anton Röhe estão localizados na *Recebedoria do Rio de Janeiro*, seção pertencente ao Arquivo Nacional. Lá estão três registros, compreendidos entre os anos de 1842 e 1844, referentes à aquisição de terrenos pela cidade do Rio de Janeiro. Em 1842, já com onze anos de vida em terras brasileiras, Johann L.W. Röhe adquiriu por “cento e oitenta mil reis, valor por que comprarão a Manoel Roiz um telheiro e o terreno em que se acha edificado, sito na Rua de S. Leopoldo n° 59”⁶⁹, o seu primeiro bem de raiz.

No ano seguinte, em 1843, os Röhe adquirem outro terreno, desta vez mais caro e que seria também, o responsável por abrigar por décadas tanto a residência da família quanto o seu espaço de trabalho. Pelo valor de 2:500\$000 rs, os irmãos Röhe, “comprarão á Manoel D’Oliveira Pinto, a Casa térrea sita na Rua nova do Conde n° 132”⁷⁰. Além disto, a família ganhou um novo membro neste mesmo ano.

No dia 02 de abril de 1843, nasceu Henrique C. Röhe, “filho de João Ludolpho Guilherme Rohe (fabricantes de carro) e de Paulina Berger”⁷¹. Ao que parece, a chegada deste novo membro provocou algumas necessidades imediatas. Alguns meses após o nascimento de Henrique C. Röhe, foi possível encontrar dois anúncios no *Jornal do Commercio*, ambos para o dia 17 de setembro, mencionando as seguintes necessidades: “Aluga-se, na rua Nova do Conde n° 132, uma boa ama de leite”⁷² e “Precisa-se alugar uma preta, própria para todo o serviço de portas a dentro, na rua Nova do Conde n° 132”⁷³.

Foi muito comum, segundo Gilberto Freyre, ao longo do século XIX, encontrar anúncios como os citados acima. Havia para o escravo urbano, dois mundos pelos quais ele poderia circular empregando a sua força de trabalho: o mundo da rua e o mundo da casa, a esfera do público e do privado. Nestes espaços distintos, onde a circularidade era regulada pelo olhar do proprietário, Freyre verificou a existência de

⁶⁹ AN – Recebedoria do Rio de Janeiro. Livro 77; Folha 33; Registro 36; ano 1842.

⁷⁰ AN – Recebedoria do Rio de Janeiro. Livro 84; Folha 27v; Registro 31; ano 1843.

⁷¹ ACMRJ - HM Notação 16083; caixa 1475 (homologação do matrimônio); livro 1° Ap 965; fls 266.

⁷² JC 17/09/1843. Sobre amas de leite na cidade do Rio de Janeiro: Martins, Bárbara Canedo Ruiz: *Amas-de-leite e mercado de trabalho feminino: descortinando práticas e sujeitos (Rio de Janeiro, 1830-1890)*. Dissertação (Mestrado), UFRJ-PPGHC, 2006.

⁷³ JC 17/09/1843.

(...) dois tipos nitidamente diferenciados de escravos: o que se conservava nos serviços das casas, 'de porta a dentro', e o que se destinava à rua, aos serviços de rua, a 'vender na rua'. Aquele em contato com os brancos dos sobrados como se fosse pessoa da família. O outro, menos pessoa de casa que indivíduo exposto aos contatos degradantes da rua⁷⁴.

Exageros à parte, pois é muito difícil imaginar uma escrava, neste caso em especial, ser incorporada tão *naturalmente* à família dos seus senhores, os anúncios surgiram provavelmente em função do nascimento de Henrique C. Röhe. Possivelmente inserida nos processos de produção e/ou de administração do espaço da oficina⁷⁵, a sua mãe, Paulina Berger, passou a necessitar a partir daquele momento, de um auxílio nas tarefas voltadas para a casa e também, para os cuidados com o seu filho.

Por fim, temos o ano de 1844. Fechando o ciclo de aquisições, os Röhe compraram o terreno pertencente a “Luis José G. Fontes e Antonio José G. Fontes” medindo “sette braças de terras na Rua dos Invalidos”⁷⁶ pela quantia de 2:940\$000 rs. Este ano não ficou restrito apenas à compra do terceiro terreno. Neste mesmo ano, encontramos alguns anúncios relativos à venda dos carros fabricados pelos Röhe como também, a necessidade de contratar mão de obra com certos “requisitos”.

No dia 13 de janeiro de 1844, o *Jornal do Commercio* publicou o seguinte anúncio:

Precisa-se, na rua Nova do Conde nº132, uma perfeita costureira, a qual também entenda de cortar; **prefere-se uma senhora branca de boa conduta**. É para casa estrangeira⁷⁷.

Além deste pedido por mão de obra fenotipicamente branca, encontramos para os meses de fevereiro, abril e junho de 1844, anúncios relativos à venda dos seus carros fabricados⁷⁸. Ao produzir e vender, ao realizar estas etapas complementares, a família Röhe garantia um maior controle sobre os preços e sobre a sua margem de lucro em cada bem produzido. Soma-se a isto que, o fato de realizar as vendas, criava a necessidade do contato, da cordialidade e de um bom diálogo com os seus potenciais compradores.

⁷⁴ FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global, 2006, 16ª ed., p., 155. Sobre “escravos de ganho”, ler SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. In Revista Brasileira de História, vol. 8; nº 16, 1988.

⁷⁵ PERROT, Michelle. A família triunfante. In PERROT, Michelle (org). *História da vida privada, 4: da Revolução Francesa à Primeira Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p., 109.

⁷⁶ AN – Recebedoria do Rio de Janeiro. Livro 90; Folha 39v; Registro 61; ano 1844. Uma braça equivale a 2,2 metros de comprimento.

⁷⁷ JC 13/01/1844. Grifo nosso.

⁷⁸ JC 13/01/1844.

Ao longo deste curto espaço de tempo indicado, os Röhe investiram algo em torno de 5:440\$000 rs na compra de terrenos pela cidade. Estas aquisições surgiram pela necessidade de ampliar o seu espaço físico ou era uma forma alternativa de investimento? A busca por novos empregados é um indicativo da expansão dos negócios da família?

[***]

O primeiro indício para dimensionarmos a fábrica dos Röhe foi encontrado na seção de *Manuscritos* da Biblioteca Nacional. Cobrindo um período entre os anos de 1845 e 1846, encontramos um total de sete cartas, ou melhor, de registros feitos pelo Inspetor Geral de Obras Públicas onde, podemos observar a dimensão e a complexidade do estabelecimento em questão. Nestes registros, também é possível constatar uma outra questão interessante: o abastecimento de água na cidade do Rio de Janeiro.

Antes de analisarmos o pedido dos irmãos Röhe, vale a pena lermos alguns relatos sobre a questão. Com a palavra, os viajantes.

Para Johann Baptiste von Spix e Carl F P von Martius, que estiveram no país entre os anos de 1817 e 1820, ou seja, 25 anos antes do primeiro pedido feito pelos Röhe, a combinação de dois fatores, um de ordem natural e outro estrutural, propiciavam um ambiente favorável para o surgimento de determinados problemas de saúde.

Na opinião de Spix & Martius,

As doenças mais comuns aqui são (...) a diarréia crônica, a hidropisia, a febre intermitente, a sífilis, a hidrocele; entretanto, de todas essas, talvez a última deva ser considerada endêmica e própria da cidade. Os médicos daqui opinam que essa **enfermidade deriva do uso da água; somente esta é uma excelente água de fonte; mas, na verdade, vinda pelo extenso aqueduto, exposto ao sol, torna-se menos agradável e quente**⁷⁹.

Este quadro, descrito pela dupla de viajantes, evidenciava a desestruturação da cidade em relação ao seu serviço de abastecimento de água. O crescimento populacional desordenado provocado pela transferência da Corte viu-se diante de uma estrutura arcaica e extremamente limitada em relação ao seu acesso. Este descompasso era ainda agravado pela ausência de recursos para ampliar os serviços básicos como o da água e esgoto por boa parte da cidade.

Ao que tudo indica, o problema em relação ao acesso à rede de água e esgoto perdurou por alguns anos na capital do Império. O francês Charles Ribeyrolles, que

⁷⁹ SPIX, Johann B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938, 1º vol., p., 106. Grifo nosso.

esteve na cidade por volta de 1858, ou seja, quase 40 anos depois de Spix & Martius, observou a permanência de determinados problemas em relação à distribuição da água no espaço urbano da cidade. Segundo o francês,

Não há na Europa uma só capital que possa, como o Rio, lavar-se em suas cachoeiras (...) As águas, tão vivas, tão límpidas e frescas, são pouco a pouco desperdiçadas. Poderiam abastecer largamente uma cidade de um milhão de almas (...) Não se pode dizer que as águas sejam desviadas para lavagens ou como força motriz, porque a cidade não tem indústrias. Tão pouco, elas não circulam em suas ruas, em suas praças (...) Há torneiras ao canto das ruas, chafarizes em algumas praças, e o serviço das casas é feito por aguadeiros que nos levam a mercadoria em barris (...)⁸⁰

A precariedade dos serviços, ao que parece, foi um dos traços de permanência observado pelos viajantes. Mesmo possuindo o recurso em abundância, boa parte da população tinha que se deslocar para os espaços públicos como, por exemplo, os chafarizes ou aquedutos, para obterem o seu abastecimento.

Em 1845, os irmãos Röhe iniciam a sua batalha particular para adquirir uma “penna d'agua” para o seu estabelecimento. O *imbróglia* observado nos registros feitos pelo Inspetor Geral de Obras Públicas pode ser um indicativo das dificuldades em se obter água potável para consumo na cidade do Rio de Janeiro.

No dia 6 de junho de 1845, temos o seguinte relato:

Dizem Röhe Irmãos, que sendo senhores e possuidores de huma chácara situada na Rua Nova do Conde nº 132, e havendo conceção antiga das Sobras da agoa do Chafariz de Catumby, dada por especial graça do Illmo Snr Inspector das Obras Publicas. E tendo sido seduzido por hum vizinho, o guarda do dito Chafariz para o tapasse o cano que conduzia a agoa a chácara dos Supplicants, este o fez (cujo guarda já foi demittido) e estando correndo a agoa desde esse tempo para a chácara do Seductor (...)⁸¹

A insuficiência em relação ao abastecimento de água ou, a impossibilidade de pagar por tal serviço, podem ter sido os fatores que impulsionaram tal atitude por parte do “Seductor”. Já a aceitação do guarda, pôde ter sido fruto da ausência de uma fiscalização rigorosa por parte da Municipalidade e, por que não, pelos salários insuficientes pagos por tal serviço?

Este problema foi, segundo Delso Renault, resolvido a partir de 1840 por uma parte da população que conseguiu “utilizar-se das águas dos aquedutos públicos,

⁸⁰ RIBEYROLLES, Charles. *Brasil pitoresco: história, descrição, viagens, colonização, instituições*. Belo Horizonte. Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Universidade de São Pulo, 1980, 1º vol., tomo II, p., 186. Grifo nosso.

⁸¹ BN –Seção de Manuscritos, localização: C-088,007. *Requerimento encaminhado ao Ministério do Império, solicitando uma pena de água do chafariz do Catumbi, e metade do sobre do tanque, em que bebem os animais.*

canalizando-os para as suas casas e chácaras.”⁸² Pelo que *vimos*, o problema perdurou até o final da década 1850! Para as residências mais distantes, talvez o caso da família Röhe, ou para aqueles com poucos recursos para adquirirem uma “penna d'agua”, a saída tenha sido a contratação dos *aguadeiros*. Conjecturas à parte, o acesso ao serviço de água na cidade do Rio de Janeiro era um problema ainda a ser resolvido pelos órgãos públicos.

Ainda em relação à solicitação de “penna d'agua”, há uma passagem interessante e que pode revelar a localização da chácara dos irmãos Röhe. Segundo o Inspetor Geral de Obras Públicas,

(...) torna-se muito sensível esta **falta de água ao dito estabelecimento** muito principalmente na estação calorosa; sendo os **Suplicantes os únicos que sofrem todas as águas de chuva e mais imundices que da rua então por uma vala que atravessa a dita fábrica.**⁸³

Para compreendermos melhor este fragmento, os relatos feitos por Charles Ribeyrolles são de grande valia.

Quando lemos que “principalmente na estação calorosa; sendo os Suplicantes os únicos que sofrem todas as águas de chuva e mais imundices que da rua então por uma vala que atravessa a dita fábrica”, podemos vislumbrar alguns pontos em relação à cidade.

Em suas anotações, outro ponto que chamou a atenção de Ribeyrolles foram os canais de esgoto. O temor em relação às doenças nascia pela existência de inúmeras “valas, [que] retendo as águas, tornam-se focos de infecç[ões]”⁸⁴. Esta retenção, segundo o viajante, ocorria devido ao plano urbanístico da própria cidade do Rio de Janeiro. Para Ribeyrolles, havia “ruas que não t[inham] mais de dois milímetros de declive. Ora, se o terreno dos calçamentos não oferec[ia] uma inclinação sensível, qual poder[ia] ser a força de escoamento nos canais subterrâneos?”⁸⁵.

Pois bem, se os Röhe são os “únicos que sofrem” com as águas da chuva, uma coisa é certa: a sua residência ficava no início de uma ladeira. Talvez isto explique o acúmulo de “imundices” em seu espaço. Além disto, este foco de imundice poderia gerar doenças tanto para os seus empregados, como para os seus familiares.

⁸² RENAULT, *op. cit.*, p., 23.

⁸³ BN – Seção de Manuscritos, localização: C-088,007.

⁸⁴ RIBEYROLLES, *op. cit.*, p., 188.

⁸⁵ *Ibidem*, p., 188.

Bem, encontramos indícios que possibilitam-nos projetar a topografia da rua do Conde d'Eu nº 132. A partir de agora, buscaremos reconstruir o espaço de produção e de interação da família Röhe.

No dia 24 de novembro de 1846, mais de um ano após a primeira solicitação, o Inspetor Geral de Obras Públicas fez um relato sobre as instalações da chácara dos Röhe. O trecho transcrito abaixo fornece os primeiros indícios sobre a dimensão do estabelecimento. Vamos a ele. Segundo o Inspetor,

(...) esta fábrica está montada segundo as regras seguidas na Europa por isso que tem dentro todas as oficinas necessárias ao mesmo estabelecimento, hospeda e alimenta todos os trabalhadores que juntos a grande família dos Suplicantes excedem a cento e vinte pessoas; os Suplicantes ufanam-se de receberem no seu estabelecimento grande número de aprendizes tanto brasileiros, como estrangeiros (...)⁸⁶

O trecho transcrito acima é rico em informações. Para explorarmos de um modo mais articulado, propomos a sua divisão em duas partes. Para cada fragmento selecionado, denominamos um subtítulo. O primeiro é intitulado como *O espaço de trabalho e a sua dinâmica interna* e o segundo, *O aprendizado*. Após este esclarecimento, podemos iniciar a nossa análise.

O espaço de trabalho e a sua dinâmica interna

esta fábrica está montada segundo as regras seguidas na Europa por isso que tem dentro todas as oficinas necessárias ao mesmo estabelecimento, hospeda e alimenta todos os trabalhadores que juntos a grande família dos Suplicantes excedem a cento e vinte pessoas

O modelo europeu descrito pelo Inspetor Geral de Obras Públicas não foi um privilégio das oficinas Röhe. Uma série de estabelecimentos, particulares ou vinculados ao estado imperial, com mão de obra livre e/ou escrava, possuíram as mesmas características citadas linhas acima. É a partir da comparação entre alguns espaços que o nosso exercício de reconstrução ocorrerá.

Em relação ao número de empregados localizados na chácara da rua do Conde d'Eu nº132, o trecho acima menciona um valor que excedia em 120 pessoas. Este valor, ao que tudo indica, incluía tanto os empregados como os membros da família. Infelizmente não encontramos indícios que mencionassem, de maneira aproximada, à

⁸⁶ BN – Seção de Manuscritos, localização: C-088,007. Grifo nosso.

quantidade de empregados para este período⁸⁷. Além disso, quando o Inspetor utilizou a palavra “excedem”, ele deixa em aberto o número de indivíduos observados. Poderíamos ter 125, 130 ou 150 pessoas no espaço em questão. É bem provável que nem todas as pessoas contadas fossem empregadas das oficinas. Neste espaço amostral, poderíamos ter crianças e mulheres, por exemplo. Logo, para efeito **especulativo**, poderíamos então trabalhar com o número 100 empregados, ou seja, partiríamos que o número de crianças e mulheres perfaziam um total de 20. Feito este ajuste, podemos prosseguir a nossa análise.

Em estudo sobre a Ponta d'Areia, estabelecimento localizado em Niterói, Beatriz Piva Momesso encontrou um complexo espaço produtivo. A confecção de barcos, caldeiras e de uma série de peças fundidas em ferro, exigia, por sua vez, altos investimentos e um controle rígido sobre as distintas etapas de produção, do material utilizado e também, armazenado, e do pessoal envolvido. Para viabilizar esta racionalização, Momesso observou que a Ponta d'Areia já contava com

(...) três prédios (...) havia a casa do escritório e armazém, os telheiros de combustível, oficinas de fundição de bronze, a oficina de galvanização, a casa de enfermaria, e finalmente, a oficina nova de ferreiros. O cais media **98 braças** de terreno.⁸⁸

A presença de escritório e de oficinas voltados para determinadas atividades implicava em uma otimização, em uma melhor distribuição do espaço de produção. Esta divisão não apenas facilitava a localização das ferramentas e da matéria-prima, mas também, propiciava um maior controle sobre as diversas etapas de produção envolvidas no estaleiro da Ponta d'Areia.

Este princípio organizacional não ficou restrito a empreendimentos como o citado anteriormente. A partir da segunda metade do século XIX, algumas fábricas têxteis, espalhadas pelo Brasil, compartilharam também deste modelo organizacional.

No relatório da *Segunda Exposição Nacional*, ocorrida em 1866, o seu relator, o Doutor Agostinho Victor de Borja Castro, descreve algumas iniciativas com dimensões bem próximas ao que fora descrito linhas acima. Em relação ao contingente de pessoas observado na rua Nova do Conde nº 132, a *Fabrica Modelo*, localizada na província da

⁸⁷ Os números exatos sobre a fábrica dos irmãos Röhe podem ser encontrados no Relatório da Exposição Industrial de 1881. Esta fonte será explorada no terceiro capítulo desta dissertação.

⁸⁸ MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundição e Máquinas de Ponta d'Areia*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 2007, p. 75. Grifo nosso. Cada braça equivalia a 2,2 m. Logo, o cais continha a extensão de 215,6 metros.

Bahia, é a que mais se aproxima em relação ao número de indivíduos em seu interior.

Ressalta Borja Castro que

O pessoal da fabrica compõe-se de **cento e dez pessoas**, inclusive o director, sendo vinte e um homens, 34 menores de 10 a 18 annos, cincoenta e duas mulheres e tres meninos. Os salários dos operarios montão semanalmente em 500\$000, pouco mais ou menos; regulando a diaria de 200 rs. a 2\$500 (...)⁸⁹

Para vislumbrarmos a dimensão e a complexidade da oficina dos irmãos Röhe, será necessário recorrermos a um documento que ultrapassa inicialmente o nosso corte temporal.

Em 1884, a Fazenda Nacional cobrava uma dívida em relação ao Imposto de Indústrias e Profissões para com os Röhe. Valores à parte, o que nos interessa neste instante é a espacialidade do local em questão. Ao longo do processo de penhora, há uma descrição minuciosa das benfeitorias e do material usado em sua construção. Se, lembrarmos dos primeiros terrenos adquiridos pelos Röhe, em especial os da rua São Leopoldo e o da Conde d'Eu, vamos perceber que a sua aquisição visava uma possível expansão a longo prazo.

Em relação a sua dimensão,

(...) Todo o terreno tem de extensão da frente aos fundos dusetas e quarenta braças ou quinhentos e vinte oito metros de frente para a rua do Conde d'Eu numero cento e cincoenta dose metros e cincoenta centimetros e para a rua de São Leopoldo numero oitemta e sete, seis metros e oitenta centimetros. **Area total do terreno quatorze mil quinhentos e oitenta e nove metros quadrados e noventa centimetros (...)**⁹⁰

Para os mais atenciosos, não houve nenhum engano em relação ao número da rua do Conde d'Eu. Quando da aquisição do mesmo endereço, no ano de 1843, o seu número era o de 132. Contudo, houve uma mudança em relação a sua numeração que, já neste documento, aparece como nº 150.

Esta mudança ocorreu a partir de 1874. Sob a coordenação de João Carvalho Cavalcanti, a Municipalidade iniciou a reformulação do seu sistema de numeração na cidade do Rio de Janeiro. Porém, ao lermos com mais atenção, encontramos o principal motivo para este grande esforço por parte do poder público. O desenvolvimento urbano, segundo Cavalcanti, foi

⁸⁹ Relatório da 2ª Exposição Nacional de 1866. Publicado, em virtude de ordem do Exmo Sr Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas, pelo Dr Antonio José de Souza Rego. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869, pp 43-4. Grifo nosso.

⁹⁰ AN – Juízo de Feitos da Fazenda Nacional. Ano 1884; Caixa 1111; N° 5407; Galeria A; folhas 20v e 21. Grifo nosso.

(...) rapido e grandioso da cidade d'esde aquella data [1836], a abertura de novas e aumencto das antigas ruas e, sobre tudo, a falta de um regulamento, tinha estabelecido confusão tal na numeração que, tornava-se um verdadeiro vexame para os proprietarios e não pequeno prejuizo para os cofres publicos. Difficil se tornava a arrecadação dos impostos lançados (...) ⁹¹

Infelizmente não tivemos acesso à *Décima urbana* ⁹². Segundo Maria de Fátima Gouvêa, foi a partir dos anos de 1860, que o imposto predial “passou a produzir a maior quantidade de recursos captados pelos municípios da província” ⁹³. Sendo assim, é de se imaginar que um terreno com as dimensões indicadas pudesse arrecadar um bom valor para os cofres públicos.

O fato dos três ambientes possuírem um contingente significativo de empregados no seu interior criava a necessidade de rígidos controles em relação aos seus segmentos. Mesmo partindo de um suposto controle total sobre o seu espaço de produção, os Röhe foram surpreendidos.

No dia 15 de novembro de 1844, o *Jornal do Commercio* anunciou o seguinte:

Foi roubada, no dia 15 corrente, uma caixinha de marmore com uma cercadura dourada, sem as primeiras tampas de dentro, própria para costura de senhora. Roga-se a todas as pessoas a quem a dita caixinha for offerecida de (...) rua Nova do Conde 132 ⁹⁴.

Meses mais tarde, em setembro de 1845, outro anúncio envolvia os Röhe:

Fugio, da rua Nova do Conde nº 132, um moleque por nome José, nação Mozambique, idade de 11 a 12 annos, rosto comprido, olhos grandes, tem feridas nas pontas dos dedos dos pés (...) ⁹⁵

Mesmo havendo um rígido controle sobre as pessoas e o seu espaço de sociabilidade, as fugas e roubos não deixavam de ocorrer. Para gerenciar e sustentar este número de homens, mulheres e crianças, tanto na *Fabrica Môdelo, Ponta d'Areia* ou nas oficinas dos irmãos Röhe, foi necessário a utilização de alguns artifícios.

Na leitura de Domingos Giroletti, a fábrica deve ser vista para além de um espaço voltado apenas para as atividades econômicas. O bom funcionamento da fábrica ou da oficina passa a existir e a ser mantido mediante a um conjunto complexo de regras, valores e práticas sociais compartilhadas por um determinado grupo de indivíduos. Para Giroletti, este conjunto normatizador é a base para a organização

⁹¹ CAVALCANTI, João Curvello. *Nova numeração dos prédios da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Deptº Geral de Cultura da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1979, p., 12.

⁹² Os arquivos referentes à *Décima Urbana* encontram-se interditados e sem data prevista para a sua consulta. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

⁹³ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O Império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1882*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p., 55.

⁹⁴ JC 15/11/1844.

⁹⁵ JC 03/09/1845.

material e espacial da produção em questão. Surge deste modo, “um mecanismo disciplinador (uma agência de poder e de saber) que, além de mercadorias, produz um tipo especial de indivíduo: o operário fabril, dócil e útil”⁹⁶.

Pontualidade, organização, higiene, gestos e até mesmo a utilização de determinadas palavras, passam a ser controlados pelo responsável, pelo chefe ou pelo dono da unidade de produção. A empresa, fábrica ou oficina, independente do seu tamanho ou grau de complexidade, se transforma em um microcosmo, em um espaço socioeconômico que é capaz de “reproduz[ir], em parte, os valores de caráter repressivo da sociedade”⁹⁷ a qual está vinculada.

Outros artifícios também foram utilizados para manter a ordem no andamento das atividades produtivas. Em relação à atividade têxtil no Brasil, Stanley Stein constatou que o bom funcionamento do espaço de trabalho ocorria mediante à concessão de alguns itens como moradia, alimentação e roupas para os trabalhadores⁹⁸. Estes elementos garantiam muito mais do que a subsistência dos empregados. Garantiam também a disciplina, a ordem e o fundamental no interior de um estabelecimento, a constituição de um modelo disciplinar e hierárquico.

Esta subsistência garantida aos empregados pode ser interpretada por um duplo viés. Se, por um lado, atuou como uma política para garantir o *bem estar* dos seus empregados, criando um sentimento de “família”, como bem frisou Stein, por outro lado, agiu como uma força *harmonizadora* capaz de evitar qualquer possibilidade de questionamento ou de conflito nas relações entre empregador e empregado. Este ambiente *familiar* era, para Borja Castro, fundamental para o desenvolvimento e o avanço do processo de industrialização no Brasil.

Como frisou Castro,

(...) só faltão aos operarios ordem no tratamento de suas machinas e gosto no desempenho de seu trabalho; mas que, conseguindo isto, o operario brasileiro poderá ser comparado ao que há de melhor na Europa, sendo o primeiro mais facil de ser governado do que o trabalhador europeu da mesma classe (...)⁹⁹

⁹⁶ GIROLETTI, Domingos. *Fábrica convento disciplina*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991, p.139.

⁹⁷ Ibidem, p., 148.

Para Norbert Elias, “todo o modo de agrupamento humano corresponde uma determinada configuração do espaço *onde* e aqueles indivíduos de fato estão ou podem estar reunidos, todos juntos ou divididos em unidades menores. Assim, a expressão de uma unidade social no espaço, o tipo de sua configuração espacial é uma representação tangível e – literalmente – visível de suas particularidades”. Cf *A sociedade de corte: investigação sobre a sociologia da realização e da aristocracia de corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001, p. 67.

⁹⁸ STEIN, Stanley J. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil, 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979, p., 69.

⁹⁹ Ibidem nota de nº 72, p., 44.

Este futuro “promissor” vislumbrado por Borja Castro consolidava-se mediante a uma conjunção de fatores. Elementos básicos, mas de difícil acesso por parte de alguns setores da população, como a alimentação e a moradia, por exemplo, foram utilizados como moeda, como lastro para garantir a ordem no interior dos estabelecimentos. O receio de perder estas *regalias* permitia à imposição de um regime de medo e de desconfiança sobre e entre os trabalhadores.

Este ambiente pode ser o reflexo da situação social da cidade do Rio de Janeiro à época. A busca por uma atividade que fornecesse moradia e alimentação ao mesmo tempo, tinham a sua razão de ser. Observando estas questões, June Hahner constatou que

Os gastos com alimentação e moradia eram um grande problema para as classes baixas (...) Dieta, moradia e vestuário inadequado, bem como as longas horas de trabalho exaustivo necessário para manter seu baixo nível de vida tornavam os trabalhadores urbanos mais susceptíveis do que os membros da elite à devastação das doenças no Brasil do século XIX (...) ¹⁰⁰

Este trecho talvez elucide melhor as escolhas por parte da população mais pobre. O trabalhador brasileiro não era “mais fácil de ser governado” por uma suposta ausência de inteligência ou por uma inocência inerente aos desprovidos de estudo. Para fugir dos cortiços, muitas vezes identificados como redutos “para escravos, assim como para libertos e negros livres em geral”¹⁰¹, muitos indivíduos aceitavam trabalhar por longas jornadas em troca de moradias mais condizentes com a sua suposta condição social.

¹⁰⁰ HAHNER, June. *Pobreza e política. Os pobres urbanos no Brasil -1870/1920*. Brasília: EdUnB, 1989, pp. 44-5

¹⁰¹ CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 28.

O aprendizado

(...) os **Suplicantes ufanam-se de receberem no seu estabelecimento grande número de aprendizes tanto brasileiros, como estrangeiros** (...)

A qualidade dos produtos confeccionados pelos irmãos Röhe pôde ter sido o fator responsável pela presença de aprendizes com nacionalidades distintas em suas oficinas. A experiência adquirida em sua terra natal, Altona, o conhecimento técnico em relação a materiais diversos como a madeira, o ferro e o couro, por exemplo, e a disponibilidade de um certo número de ferramentas para o exercício de uma série de atividades econômicas, derivadas destes elementos, possibilitaram aos Röhe, uma posição privilegiada ao longo da primeira metade do século XIX.

Uma leitura interessante para compreendermos este mundo dos artífices na cidade do Rio de Janeiro é dada por Carlos Alberto Medeiros Lima. Observando as atividades econômicas entre os anos de 1790 e 1808, Lima esboçou uma tipologia em relação aos ofícios. Na categoria “Artigos de luxo e mobiliários”, há menção para os Segeiros, ou seja, para aqueles que “**trabalhavam [com] materiais diferentes e impunha[vam] diversos processos de trabalho**”¹⁰². Para melhor dimensionarmos esta atividade e também o espaço dos irmãos Röhe, a figura abaixo é um interessante registro deste período.

¹⁰² LIMA, Carlos Alberto Medeiros. *Artífices do Rio de Janeiro (1790-1808)*. Rio de Janeiro: Ateliê, 2007, p., 54. Grifo nosso.



Imagem nº 3¹⁰³

O manuseio de materiais como o ferro e a madeira exigiam dinâmicas distintas em relação ao seu uso, preparo, execução e acabamento. A imagem acima destaca a necessidade de um espaço amplo para a circulação e de áreas diferenciadas, reservadas tanto para o *descanso* da madeira recém cortada como para o metal recém retirado da fornalha. Além disto, o tanque com água, bigornas e martelos, eram exigidos para o trabalho com metais. Segundo Lima, os metais proporcionavam os custos mais elevados no interior de uma oficina¹⁰⁴.

Analisando os inventários *post-mortem*, Lima verificou o elevado custo para obtenção das ferramentas necessárias ao exercício de uma série de ofícios. Aqui, podemos constar uma barreira para os aprendizes: os “assalariados trabalhavam com ferramentas de seus empregadores”¹⁰⁵. Além de existir uma relação de dependência no que diz respeito ao ensinamento, ao *aprender a fazer*, esta situação era ainda mais agravada pela impossibilidade do aprendiz adquirir as suas próprias ferramentas, o seu caminho para a sua autonomia. Este contexto permitia, portanto, ao proprietário, um domínio por completo sobre os seus subordinados.

¹⁰³ Disponível em http://www.museulourinha.org/pt/etno_prof_6.htm [Acessado em 25/12/10]

¹⁰⁴ LIMA, *op cit.*, p., 124.

¹⁰⁵ LIMA, *op cit.*, p., 116.

Para Karl Marx,

A divisão manufatureira do trabalho pressupõe a autoridade incondicional do capitalista sobre os seres humanos transformados em simples membros de um mecanismo global que a ele pertence (...) ¹⁰⁶

Logo, ao controlar o acesso sobre os instrumentos de trabalho e as etapas dos diversos ofícios praticados em suas instalações, questões como disciplina, hierarquia e status, para ficarmos apenas nestes pontos, estavam de certa maneira, assegurados pelos irmãos Röhe.

Talvez os pontos destacados no parágrafo anterior justificassem a presença de *brasileiros e estrangeiros* nas oficinas dos irmãos Röhe. A infraestrutura e o *know-how* propiciado pelas suas instalações atuavam como elementos de atração, como um ponto de referência para aquisição de determinadas habilidades.

A complexificação das oficinas dos irmãos Röhe pode ser vista como uma tendência que atravessou o século XIX. A crescente especialização da técnica não atuava apenas na melhoria dos produtos. À medida que os indivíduos incorporavam novas habilidades, mais restrito ficava o seu campo de atuação. Se, por um lado, a divisão das tarefas oferecia um maior controle em relação ao produto final, por outro lado, os indivíduos especializados perdiam paulatinamente a sua autonomia no mercado de trabalho. Para Marx,

O processo [que] desenvolve-se na manufatura, que mutila o trabalhador, convertendo-o em trabalhador parcial. Ele se completa na grande indústria (...) Na manufatura, o enriquecimento do trabalhador coletivo e, portanto, do capital em força produtiva social é condicionado pelo empobrecimento do trabalhador em forças produtivas individuais. ¹⁰⁷

Este aumento em relação ao grau de complexidade foi uma das grandes características da *Segunda Revolução Industrial*. Para Eric Hobsbawm, esta nova era consolidou não apenas o maior uso das máquinas e de novas modalidades de forças motrizes, como a hidráulica e a vapor, mas também, deixou-se de lado o “conhecimento esotérico” em nome de um conhecimento mais técnico e fundamentado por valores produzidos pela ciência ¹⁰⁸.

Entre os anos de 1850 e 1860, segundo Diana Gonçalves Vidal, o Brasil vivenciou um intenso processo de industrialização ao longo do seu território. Este

¹⁰⁶ MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p., 208.

¹⁰⁷ Ibidem, pp., 283-84.

¹⁰⁸ HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1986, pp., 161-62,

momento seria marcado pela implementação do “motor hidráulico ou a vapor”. Esta nova modalidade de força, que substituía a velha e antiga tração animal, já ineficiente e dispendiosa, além de exigir maiores investimentos por parte dos seus proprietários, demandava também, por maiores gastos em relação à instalação, manutenção e manuseio por parte daqueles que a incorporavam.

Segundo Vidal, este novo ambiente foi administrado e gerenciamento pelos “mestres e contramestres vindos da Europa”¹⁰⁹ como, por exemplo, o Sr Post, da Fábrica Nacional de Santo Aleixo¹¹⁰.

O acesso à mão de obra especializada, ao que tudo indica, foi um grande problema ao longo do século XIX. No dia 20 de setembro de 1873, no *Jornal do Commercio*, encontramos um anúncio interessante por parte dos Röhe. Neste dia, os empregadores expuseram a sua necessidade de mão de obra em dois idiomas. O primeiro, em português, dizia: “Precisa-se de um habil funileiro; na fabrica Röhe Irmãos (...)”. O segundo, em alemão, era a sua tradução: “Es wird ein geschicter Kempner gesucht; in der fabrik von Rohe Irmãos (...)”¹¹¹.

A utilização do adjetivo *hábil*, dá margem à especulações. Ao mencionar a qualidade hábil, talvez os irmãos Röhe estivessem à procura de um trabalhador experiente, já *pronto* para realizar determinadas tarefas, não implicando com isto, em um possível gasto de tempo e de recursos para com o seu aprendizado. Sobre esta relação entre tempo e aprendizado, o trabalho de Carlos Alberto Medeiros Lima oferece novamente informações interessantes.

O maior ou menor nível de qualificação por parte dos artesãos estava relacionado com o seu tempo de aprendizagem. Logo, quanto mais cedo fosse iniciado o processo de aprendizagem, maiores seriam as chances de uma qualificação voltada para atividades com maior grau de complexidade, reconhecimento social e também, com maior retorno financeiro. Como destacou Lima, os artesãos “pouco qualificados ficavam 'prontos' ao atingir idade próxima dos trinta anos, ao passo que os de ocupação mais sofisticadas só o fariam quase com quarenta”¹¹². Portanto, os Röhe não estavam dispostos a perderem tempo, buscavam alguém apto, com autonomia para produzir em suas oficinas.

¹⁰⁹ VIDAL, Diana Gonçalves. *Técnica e sociedade no Brasil*. São Paulo: Contexto, 1988, p., 54.

¹¹⁰ Idem nota nº 72, p., 39.

¹¹¹ JC - 20/09/1873, p. 5. Aqui cabe uma correção. A palavra “Klempner” em alemão significa encanador e não funileiro como fora traduzido pelo jornal citado.

¹¹² LIMA, *op cit.*, p., 178.

Alguns problemas e o fim de um ciclo

Entre os anos de 1850 e 1860, foi possível encontrar 2 processos nos arquivos da *Vara Cível*, seção pertencente ao Arquivo Nacional. No que diz respeito aos protagonistas, temos para o primeiro ano a figura de Johann L. W. Röhe, já para o segundo, o nosso ator principal é (Henrique Christiano) Fernando Röhe.

Em relação ao conteúdo, os processos possuem naturezas jurídicas distintas. Para o ano de 1850 temos, por parte de Johann L.W. Röhe, o questionamento sobre os procedimentos técnicos adotados em uma fábrica de sabão localizada na Praia Formosa, Rio de Janeiro. O segundo processo, de 1866, aponta para uma dívida, para um calote cometido em um armazém da cidade do Rio de Janeiro.

Por fim, em 1868, as oficinas Röhe, até então administradas pelos irmãos Johann e Anton Röhe, são vendidas para os seus herdeiros, os irmãos Henrique e Guilherme Röhe, filhos de Johann, e, para João Lindolfo Röhe, filho de Anton Röhe.

[***]

Em 1850, Johann L. W. Röhe abriu um processo contra Antonio Daones¹¹³. O motivo para procurar a justiça era o prejuízo de 1:476\$000 rs. alegado pelo autor, o *fabricante de viaturas*, Johann Röhe. Lendo os autos do processo, um ponto que chama a nossa atenção é o da nacionalidade dos nossos protagonistas. Tanto o autor como o réu, tinham a mesma nacionalidade, ou seja, ambos eram *alemães*. Outro ponto e, talvez o mais importante, está relacionado com a data em que ambos firmaram a “sociedade”.

Porém, antes de avançarmos no processo em si, cabe uma pergunta: por que um fabricante de viaturas, possuindo conhecimento técnico voltado para o manuseio de madeira e ferro, investiu em uma fábrica de sabão? Para respondermos a esta pergunta será necessário voltarmos alguns anos no tempo.

Membro da *Missão Artística Francesa*, Jean Baptiste Debret captou com riqueza o cotidiano do Rio de Janeiro. Dentre as inúmeras situações retratadas pelo artista francês, uma será de grande serventia para compreendermos esta opção de negócio feita por Johann Röhe.

A tentativa de modernizar a capital do Império não foi uma das tarefas mais fáceis. Os problemas de abastecimento de água, como Spix & Martius mencionaram

¹¹³ A grafia contida no documento e a má conservação do mesmo levam a crer, que o sobrenome seja Daones.

anteriormente, proporcionaram uma oportunidade para Debret retratar uma cena do dia a dia da cidade.

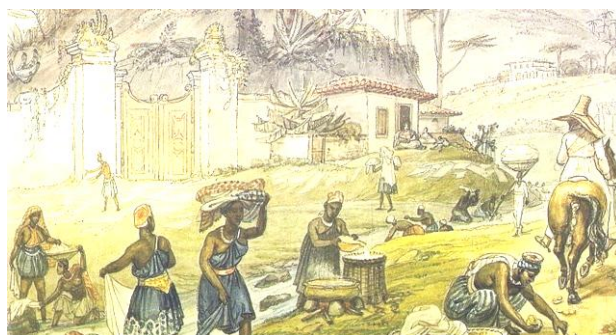


Imagem nº 4¹¹⁴

Em as *Lavadeiras à beira-rio*, Debret retrata um espaço de trabalho, o Rio das Laranjeiras. Por intermédio desta imagem, observamos a existência de um número considerável de escravas, as lavadeiras e, de um feitor montado a cavalo, à nossa direita, exercendo o seu papel, isto é, o de vigiar a propriedade do seu senhor ou senhora. Podemos constatar um intenso fluxo, o ir e vir de mulheres carregando mudas lavadas ou a serem lavadas o que, pressupõe, ser uma atividade com uma certa demanda e, é claro, capaz de proporcionar ganhos aos seus investidores.

Esta intensa circulação não era fortuita, ela possuía uma explicação. Segundo Debret,

É de 1816 que data a inovação, no Rio, da indústria da lavagem de roupa. Essa época coincide também com a chegada de inúmeros estrangeiros à capital (...) A indústria importada da Europa tornou-se uma fonte de recursos para algumas famílias brasileiras (...)¹¹⁵

Esta nova opção de ganho, segundo o pintor francês, apontava não apenas para uma nova chance de renda, mas também, para um problema de ordem técnica. Damos novamente a palavra ao pintor:

(...) vêem-se as negras reunidas diariamente à beira do mesmo riacho límpido (...) ensaboam de um modo infinitamente econômico, servindo-se unicamente de vegetais saponáceos como a folha de aloés (...) Assim as lavadeiras deixam aos cidadãos a despesa bastante onerosa do sabão estrangeiro, pois o que se fabrica no Brasil é de cor escura e impróprio para a roupa fina¹¹⁶.

¹¹⁴ Disponível em http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean_Baptiste_Debret_-_Lavadeiras_do_Rio_das_Laranjeiras,_1826_%28detalhe%29.jpg. [Acessado em 26/12/10].

¹¹⁵ DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. São Paulo, Martins, Ed. da Universidade de São Paulo, 1972, tomo 1, p., 274

¹¹⁶ Ibidem, p., 275. Grifo nosso.

A partir do registro feito por Debret, podemos avançar em algumas questões de caráter econômico. A utilização de “vegetais saponáceos” não apenas diminuía os custos em relação ao sabão importado, mas também, possibilitava a ampliação dos agentes econômicos em questão, neste caso, as lavadeiras, como também, a dos proprietários com menor poder de investimento, ou seja, “vegetais saponáceos” permitiram uma certa *democratização* deste nicho.

Entre a viagem realizada por Debret e o processo ao qual Johann L. W. Röhe está vinculado, transcorreram-se quase quatro décadas. O aumento populacional, a precariedade dos serviços de abastecimento e a baixa qualidade do produto nacional talvez, tenham atuado como elementos incentivadores para esta nova empreitada. Contudo, Johann não foi muito feliz em sua nova atividade econômica.

Após esta breve digressão, podemos retornar ao processo envolvendo Johann Röhe e Antonio Daones. Para melhor ilustrarmos este e outros pontos, segue abaixo um trecho do processo. Segundo o escrivão,

(...) o autor JLW Rohe estabelecido com huma grande Fabrica de seges a rua de São Leopoldo Provara que [ilegível] o Reo Antonio Daones por Fabricante de sabaó conseguiu contrair com o Autor em junho de mil oitocentos trinta e oito [ilegível] sociedade verbal para [ilegível] prestação deste [ilegível] sendo o Autor sócio fornecedor de fundos, e o Reo Administrador, e com effeito estabelecerem-se a Fabrica social na Praia Formosa numero cento e treze (...)¹¹⁷

Pois bem, podemos constatar que Johann L. W. Röhe era o responsável pelo financiamento de tal empreendimento e nada mais, afinal, basta lembrarmos que as suas habilidades estavam voltadas para a fabricação de viaturas e não para a produção de sabão, o que demandava uma série de outros produtos e procedimentos para a sua confecção¹¹⁸. Além deste ponto, equipamentos como caldeira a vapor, resfriadores e um contingente mínimo de trabalhadores, exigiam um controle específico em relação às tarefas e ao manuseio dos equipamentos¹¹⁹. Ao que parece, Johann era um *peixe fora d'água*.

Esta tentativa de variar os seus ganhos, pelo que tudo indica, iniciou-se bem cedo. Se não há nenhum equívoco em relação às datas, sete anos após a sua chegada ao

¹¹⁷ AN – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 3.

¹¹⁸ Segundo Rômulo Garcia de Andrade, elementos como breu; carvão de pedra; sal; cal; soda; azeite de palma e gordura de sebo, faziam parte da composição para o fabrico de sabão. Cf *Burocracia e economia na primeira metade do século XIX (a Junta do comércio e as atividades artesanais e manufatureiras na cidade do Rio de Janeiro: 1808-1850)*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 1980, p., 135.

¹¹⁹ OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes de. *A pré-indústria fluminense 1808-1850*. Tese (Doutorado). FFLCH – USP, 1987, pp., 207-9.

Rio de Janeiro, ou seja, já no ano de 1838, Johann L.W. Röhe já buscava diversificar os seus ganhos como também, o seu espaço de mobilidade pela cidade. A escolha do local, leva em conta não apenas a sua disponibilidade para comportar uma estrutura mínima para o seu funcionamento, mas também e, quiçá, o mais importante, a sua proximidade com o mercado consumidor.

Nesta *sociedade verbal*, Johann L.W. Röhe parece ter conhecido um outro papel, uma posição bem distinta em relação à exercida na chácara da rua do Conde_d'Eu nº 132. Aqui, como já dissemos, Johann atua como financiador, como alguém que observa uma boa oportunidade de lucros e nada mais. Esta busca pela diferenciação, por novos desafios era um traço característico do empresário, segundo Werner Sombart. Para o autor, a busca por novos empreendimentos surge graças a sua capacidade de observar, de compreender “a los deseos y particularidades de los compradores”¹²⁰. Mesmo possuindo esta perspicácia, nosso personagem não conseguiu evitar alguns problemas.

Os problemas surgiram a partir do momento que Johann verificou a qualidade do sabão produzido pelo seu sócio. A má qualidade do produto e a imperícia para manusear a caldeira, serviram como pretexto para a instauração do processo em análise. Pelo dizer do processo,

(...) Caldeira foi ao fogo sahió o sabaó de pessima qualidade por o Reo o não saber fabricar, e da segunda vez arrebtou a caldeira e derramou-se o sabão quaze todo [ilegível] má qualidade que o Reo abandonou completamente a Fabrica encarregando ao Autor [ilegível] o que o autor assim o fez produzindo [ilegível] duzentos mil reis [ilegível] (...)¹²¹

Infelizmente, há uma série de lacunas ao longo do trecho, impossibilitando assim, uma melhor compreensão do relato. Contudo, a passagem acima apresenta uma série de detalhes e também, uma cronologia que só poderiam ter sido relatadas por Johann L. W. Röhe.

Se, esta afirmação é condizente, estamos diante de um problema. Oito anos antes de estabelecerem esta sociedade, ou seja, em 1830, o nosso protagonista, Antonio Dames, talvez um equívoco de quem tenha redigido o documento, havia solicitado uma licença para “huma fabrica de sabão”¹²². Pois bem, erros acontecem, mas, não seria um tanto quanto estranho alguém com no mínimo oito anos de experiência cometer tais deslizes na fabricação de sabão?

¹²⁰ SOMBART, Werner. *El burgués. Contribución a la historia espiritual de hombre económico moderno*. Madrid: Alianza Editorial, 1979, 3ª edición, p., 155.

¹²¹ AN – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 3v.

¹²² AGCRJ - Códice: 43.2.92 – Papéis sobre fábricas (Diretoria de Estatística e Arquivo – 2ª Seção) - Diversos, p., 15.

Possivelmente, Johann L.W. Röhe estivesse *jogando* com a fama adquirida ao longo dos anos. Esta fama, segundo alguns autores, nascia mediante a uma visão preconcebida do elemento europeu. Mesmo com as duas partes sendo de origem *alemã*, vistos como “agentes do progresso e da ordem”¹²³, como bem destacou Deivy Ferreira Coimbra, é bem provável que Johann gozasse de um bom prestígio na praça comercial do Rio de Janeiro. Esta vantagem nascia em função da marca Röhe, aqui entendida como sinônimo de inovação e qualidade em relação aos seus produtos. Para o escrivão, Johann L.W. Röhe era um “homem muito bem conceituado na Praça, verdadeiro [ilegível] incapaz de alegar falsidades”¹²⁴.

Mesmo tendo uma certa vantagem, no dia 31 de outubro de 1848, a sentença final foi proferida a favor do réu. Vamos a sua leitura:

(...) o negocio e liquidado sem intervenção do Reo prova ou que não houve sociedade propriamente tal ou que então elle [ilegível] da responsabilidade do Reo (...) resultado do Fabrico do sabão fosse devido a impericia do Reo, visto que se não procedeu como devia proceder em tempo a hum exame por Peritos: Portanto e pelo mais (?) dos Autos já julgando não [ilegível] intenção do Autor absolvo o Reo do pedido no Libello condemno o Autor nas custas (...)¹²⁵

A tentativa de buscar novos ganhos implicava em novos riscos. Se, por um lado, havia uma expectativa no que diz respeito aos ganhos, por outro lado, havia o risco iminente das perdas. A inexperiência e o desconhecimento em relação ao processo de elaboração, estoque e distribuição, por exemplo, do sabão, podem ter pesado contra Johann L.W. Röhe. Mesmo assim, a experiência relatada sucintamente, corrobora com a nossa idéia central: a cidade do Rio de Janeiro oferecia boas oportunidades de ganho.

[***]

Em 1866, (Henrique Christiano) Fernando Röhe é protagonista de um outro processo. Desta vez, não há reclamação por imperícia no manuseio de algum instrumento ou objeto voltado para a produção, mas sim, o questionamento sobre uma série de compras feitas pelo mesmo.

Entre os meses de abril e julho de 1865, (Henrique Christiano) Fernando Röhe efetuou um total de 11 compras no estabelecimento de Manoel Jose Guimarães, proprietário do “armazem de secos e molhados á rua do Hospício nº 42”. Talvez a

¹²³ CARNEIRO, Deivy Ferreira. *Conflitos, crimes e resistência: uma análise dos alemães e teuto-descendentes através de processos criminais (Juiz de Fora -1858-1921)*. Rio de Janeiro: UFRJ- PPGHIS, 2004, p., 35.

¹²⁴ AN – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 4.

¹²⁵ AN – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 25.

quantidade excessiva de produtos adquiridos neste tempo, tenha provocado alguns equívocos.

Uma das reclamações presentes no processo é a do valor total destas compras. Primeiramente, o dono do estabelecimento lesado, reclamou a cifra de 241\$090 rs. em compras. Segundo o réu, este valor não era real afinal, o mesmo já havia “adiantado” 40\$000 rs da quantia total¹²⁶. Logo, a sua dívida seria de apenas 201\$090 rs.

Nosso objetivo em relação à leitura deste processo não é o de esmiuçar, encontrar o verdadeiro culpado, mas sim, o de tentar captar alguns detalhes entre as idas e vindas de (Henrique Christiano) Fernando Røhe ao armazém de secos e molhados.

Em *Comida como cultura*, o autor, Massimo Montanari, vê o consumo de certos alimentos como um reflexo de “uma situação de privilégio social e de poder”¹²⁷. Esta afirmação é assentada no poder de compra, na capacidade de gastar por parte do indivíduo. Logo, se no espaço público a posse de escravos apontava para uma posição na sociedade oitocentista, em relação ao espaço privado, a alimentação pode ser mais um elemento a corroborar com a posição dos agentes na hierarquia social.

Pela lista anexada ao processo, o gosto e o consumo da família Røhe eram sofisticados. Produtos como aspargo; “Champ Cliquot”, avaliada em cinco mil rs; latas de petit-pois; “uma caixa de Vinho” de vinte e oito mil rs; latas de sardinha, “salmont” e lagosta, evidenciavam o requinte alimentar dos membros da família¹²⁸. Havia menção também para produtos mais populares como: carne seca; feijão; café e “bacalhao”, por exemplo¹²⁹. Pelo valor mencionado no processo, aqui vamos trabalhar com a cifra de 201\$090, só os gasto com bebidas consumiram aproximadamente 67\$440 rs (34,67%) deste total.

¹²⁶ AN – Juízo Municipal. Ano 1850; N° 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 12.

¹²⁷ MONTANARI, Massimo. *Comida como cultura*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008, p., 115.

¹²⁸ Segundo Stanley Stein, o hábito alimentar sofisticado exigia altos custos. Produtos como “vinhos de Bourdêus, de Borgonha, champanha Th. Roederer e Veuve Clicquot (...) carnes e peixes em conserva (...) Queijos, biscoitos, legumes, bolos e especiarias, eram consumidos pelos poucos fazendeiros ricos” do Vale do Paraíba. *Cf Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. São Paulo:Ed. Brasiliense, 1961, p., 214.

¹²⁹ A lista completa das compras efetuadas por Henrique C.F. Røhe está no Anexo I, localizado ao final deste capítulo.

Tabela nº5 – Bebidas

Bebida	Quantidade	Custo (Rs)
Champ Cliquot	1 garrafa	5000
1 garrafa(?) de 2ª qualidade	-	3000
Cognac	3 garrafas	6000
Genebra	5 frascos	5000
Cerveja preta	3 garrafas	2400
Vinho fino	1 caixa	28000
Brandy	1 garrafa	2500
Laranginha	1 garrafa	660
Cerveja	6 meias (?) de cerveja	3000
Vinho	6 garrafas	3960
Cerveja	4 meias Gs	2000
Cerveja Bock Bier	2 e 1/2 garrafas	2900
Vinho e ¼ [il]	6 garrafas	5640
Garrafas cervejas	12 e ½	6000
Vinho e [il]	6 garrafas	4920
6 garrafas vinho e 2 frascos	-	5840
[il] e 6 meias garrafas cerveja	-	4600

Total: 67\$440 rs.

A utilização de certos alimentos pode servir como uma *entrada*, como um campo de possibilidades para identificarmos os vários padrões de consumo existentes em um determinado espaço socioeconômico. Ao que tudo indica, a lista de compras incluída no processo permite a visualização de dois mundos, de dois espaços muito bem delimitados pelo consumo. Segundo Eduardo Frieiro,

Nas fazendas das vizinhanças do Rio o cardápio era diverso do urbano. Predominavam nele, sobretudo, o charque do Rio Grande, a farinha de mandioca, o feijão e legumes. Galinha, ovos e sopa eram luxos (...) O vinho era só para os fazendeiros mais ricos¹³⁰

Além dos elementos citados por Frieiro, encontramos na lista de compras “6 tts de banha”; “2 garras de azeite de sebo”; “1 garrafa de kerosene”; “5 tts sabão”; “2 tts de bacalhao”; “6 tts de toucinho e lombo” e também, “7 carne seca e ½ feijão”. Ao que tudo indica, ingredientes voltados para alimentação dos empregados e para outros

¹³⁰ FRIEIRO, Eduardo. *Feijão, angu e couve. Ensaios sobre a comida dos mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1970, p., 99.

afazeres da oficina. Em termos percentuais, estes mantimentos consumiram 42,70% do valor indicado no processo.

Tabela nº6 – Comestíveis de 2ª classe e outros

Comestíveis	Quantidade	Custo (Rs)
Arros	5 tts	800
Café moido	2 tts	960
Louro	¼	320
Sal grosso	-	160
Manteiga	5 tts	7000
Banha	6 tts	4200
?	2 potes	720
Arros	4 tts	560
Battatas	8	960
Vinagre	2 garrafas	800
Azeite de sebo	2 garrafas	800
Cebolinha	1 frasco	1500
Pimenta	¼	160
Café	2 tts	960
Sabão	5 tts	700
[ilegível]	2 tts	200
Assucar	2 tts	480
2 tts polvilho	2 tts	640
¼ anil; 2 tts bacalhao	-	1920
Batatas	8 tts	960
8 ditos e 4tts bacalhao	-	1920
1 lata [il] e 2 tts café	-	1760
2 tts assucar e 1 molho de cebolas	-	1480
¼ chá e 1 [il] molho	-	1800
3 tts café e 4 de assucar	-	2400
6 tts toucinho e lombo	-	1680
7 carne seca e ½ feijão(1200)	-	2460
4 tts bacalhao e [il]	-	2960
Kerosene	1 garrafa	660
2 tts café e 2 tts assucar	-	1440
12 bacalhao e 3tts massa	-	3120

Total: 46\$480 rs.

Alimentos relativamente mais baratos e tendo o maior percentual de gastos, pode ser um indicativo de compras em grande quantidade. O motivo, alimentar um número considerável de empregados ao longo de um determinado tempo.

Se, o vinho atuava como um separador das classes sociais, bebidas como o “cognat fino”, “licor”, “Genebra”, “Brandy” e várias garrafas de “cerveja”, acentuavam ainda mais esta divisão. Esta variedade etílica combinava muito bem, segundo Houaiss, com as “salmourados, avinagrados, defumados, embutidos, saladas [e] enfiados”¹³¹ consumidos pelos *alemães*.

Elementos como arenque e carnes defumadas, por exemplo, são um fortíssimo indicativo da manutenção de certas práticas alimentares entre os membros da família Röhe. Para Câmara Cascudo, as “comidas alemãs mais típicas não se espalharam”¹³² pelas diversas camadas sociais. O autor não cita o(s) motivo(s) para essa afirmativa contudo, o gosto forte de alguns alimentos e o seu custo, devido à importação, talvez possam ter atuado para esta baixa difusão entre os brasileiros.

Tabela nº7 – Comestíveis de 1ª classe

Comestíveis	Quantidade	Custo (Rs)
Boudin Blanc	2 latas	2800
Conserva	1 frasco	1000
Aspargos	2 latas	4000
Presunto	9 ½ tts	8550
Sardinha	4 latas	2000
Queijo ordinario	1 tts ¾	1120
Ervilha	1tts	[ilegível]
Petits pois	2 latas	1800
2 latas petits pois e 4 ditos Sardinhas	-	4000
1 lata lagosta e 1 de salmont	-	2400
8 tts batatas e 6 latas de Sardinhas	-	3960
2 tts lentilhas e 2 ervilhas	-	800
1 lata conserva e [il]	-	2300
8 tts batatas e 1 queijo [il]	-	2300
1 barril arenques e ½ g de	-	4500

¹³¹ HOUAISS, Antonio. *A cerveja e seus mistérios*. Rio de Janeiro: Salamandra Consultoria Editorial S.A., p., 46.

¹³² CASCUDO, Câmara. *História da alimentação no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1983, 2º vol., p., 668.

licor		
Truffas	1 lata	2500

Total: 44\$030 rs.

Se, alguns alimentos marcaram uma continuidade no que diz respeito à cultura germânica, este calote, denunciado pelo proprietário do armazém de secos e molhados, fugia de um certo padrão de comportamento e de reconhecimento entre os protestantes.

Na interpretação de Max Weber, este calote tinha alguns desdobramentos importantíssimos. O fato de Manoel Jose Guimarães, proprietário do estabelecimento de secos e molhados, cobrar uma dívida na esfera da justiça é algo a se pensar com mais cuidado. A quebra da confiança e a incerteza em relação ao pagamento atuavam para enfraquecer a honestidade que, segundo Weber, era responsável por “assegurar o crédito” nos espaços de troca. Pelo que vimos, alguns itens comprados fugiam “um pouco” da frugalidade que, para os protestantes, era um sinal de virtude¹³³.

Na leitura de Werner Sombart,

'Una vida dispendiosa (...) es como una fiebre insidiosa', 'consume la alma y la vida del comerciante' (...) el buen administrador no hace gastos excesivos ni en la casa, ni en la ropa, ni en fiestas (...) 'Con una buena administración en los negocios y moderación en el vivir puede uno aumentar su fortuna cuanto quiere'¹³⁴.

Infelizmente, o processo não se encontra completo. Não foi possível averiguar as causas deste calote provocado por (Henrique Christiano) Fernando Röhe. Contudo, um processo desta natureza gera algumas questões.

O primeiro processo encontrado, o de 1850, envolve questões como má fabricação de um produto e a questão sobre a existência ou não de uma sociedade entre as duas partes envolvidas. Já em relação ao segundo processo, a sua motivação é um pouco mais complexa.

A dívida e o seu não pagamento, segundo Richard Sennett, em uma “época em que os contratos escritos entre adultos tinham pouca força, em que as transações econômicas se escoravam na confiança informal”¹³⁵, poderiam comprometer o nome da família na praça comercial atrapalhando por sua vez, possíveis futuros negócios.

¹³³ WEBER, Max. *A ética protestante e o espírito do capitalismo*. São Paulo: Editora Martin Claret, 2004, p., 48.

¹³⁴ SOMBART, *op cit.*, p., 127.

¹³⁵ SENNETT, *op cit.*, p., 74.

[***]

A partir da década 1850, o Rio de Janeiro, em especial, vivenciou um intenso e acelerado processo de industrialização da sua economia. Este momento também marca algumas transformações importantes para a sociedade imperial como um todo. No exato ano de 1850, temos a lei abolindo o tráfico negreiro¹³⁶, institui-se a Lei de Terras¹³⁷ e também, a criação do Código Comercial¹³⁸. Em apenas um ano, o Brasil criou regras em relação ao acesso ao seu maior bem, as terras, estabeleceu um conjunto de regras visando garantir as transações comerciais, que aumentavam em volume e grau de complexidade, e por fim, encerrou uma das práticas mais lucrativas da nossa história, o tráfico negreiro via Oceano Atlântico.

O desenvolvimento do processo de industrialização surgia mediante algumas necessidades. Como bem ressaltou Rômulo Garcia de Andrade, empreendimentos como fundição e construção naval, por exemplo, demandavam níveis mais complexos de técnica, mão de obra e de capitais¹³⁹. A boa parte destes recursos para *alavancar* esta nova etapa da economia nacional vieram, segundo autores como Richard Graham¹⁴⁰ e Luiz Carlos Soares, graças à extinção do tráfico negreiro. Para Soares, a expansão urbana e o contexto institucional criaram um ambiente favorável a novos ganhos. Conforme Soares,

Muitas das novas empresas comerciais, bancárias e de serviços e transportes urbanos foram organizadas como sociedades por ações e abriram suas portas à participação do público. Consequentemente, muitos cafeicultores, comerciantes, exportadores e importadores, além de antigos traficantes de escravos (...) procuraram investir seus capitais excedentes nos novos empreendimentos (...)¹⁴¹.

Um dos marcos deste momento foram as ferrovias. A necessidade de grandes investimentos, de tecnologia para a sua construção e manutenção, foram a tônica desta nova fase do desenvolvimento econômico no país. Os rendimentos provocados pela exportação do café impulsionavam esta conjuntura. A década de 60, segundo Nícia Vilela Luz, foi marcada por um forte sentimento de prosperidade. Para a autora, além da

¹³⁶ Cf BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

¹³⁷ Cf MOTTA, Márcia. *Nas fronteiras do poder*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro/ Vício de Leitura, 1998.

¹³⁸ Cf LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Sec. Mun. de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

¹³⁹ ANDRADE, *op cit.*, p., 148.

¹⁴⁰ GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1973, p., 148.

¹⁴¹ SOARES, *O povo de Cam...*, p., 22.

cultura do café, “adquiriram notável surto as lavouras de algodão”, graças à Guerra da Secessão, o “fumo, e a renda pública, [que] no exercício de 1864-1865, alcançou cifra apreciável para época”¹⁴².

Mesmo com este panorama otimista, a *crise de 1864* e os efeitos da Guerra do Paraguai nas contas públicas, colocaram em xeque o *tímido* sistema financeiro brasileiro. Para um exemplo deste descompasso entre o crescimento industrial e o sistema financeiro, responsável por fornecer o crédito para a aquisição do maquinário mais pesado, um artigo escrito por Stephen Haber é bem revelador.

Observando a dinâmica econômica entre Brasil, México e Estados Unidos, Haber constatou que já na metade do século XIX, os Estados Unidos possuíam

(...) 1.228 bancos comerciales cuyo capital conjunto era de 273 millones de dólares. En 1870, el número de bancos se había triplicado (3.776, 1.612 de los cuales eran bancos nacionales), y los depósitos ascendían a 925 millones de dólares. El volumen del sistema casi se había vuelto a triplicar en 1890, fecha en la que existían 10.679 bancos comerciales (3.484 en el sistema nacional) que controlaban depósitos de 3.126 millones de dólares¹⁴³.

Não precisamos avançar muito em relação ao tema. Os números falam por si mesmo. Em 1888, segundo o autor, o Brasil chegaria aproximadamente ao número de 26 instituições bancárias. O resultado deste cenário era muito simples. O número restrito de agentes financiadores provocava uma baixa circulação da moeda e, é claro, taxas elevadas de juros.

Este contexto não foi suficiente para arrefecer o espírito do processo de industrialização. A partir da década de 1860, o ideal da máquina, de uma mão de obra mais qualificada e técnica, *impregnou* a mente de muitos brasileiros. Ao longo do século XIX, o Império organizou um total de cinco exposições. Foram elas as de 1861, 1866, 1873, 1875 e 1881. Palco das inovações na indústria, os irmãos Röhe marcaram presença em pelo menos dois destes eventos, os de 1866 e 1881. Em relação a este último ano, trataremos com maiores detalhes no próximo capítulo.

Ser protagonista em um evento deste porte tinha lá as suas vantagens. Em muitos anúncios encontrados no *Almanak Laemmert*, foi possível encontrar a frase “Premio Concedido na Exposição Nacional”. As oficinas Röhe possuíam esta menção

¹⁴² LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização no Brasil: 1808 a 1930*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975, 2ªed., p., 33.

¹⁴³ HABER, Stephen H. Concentración industrial, desarrollo del mercado de capitales y redes financieras basadas en el parentesco: un estudio comparado de Brasil, México y los Estados Unidos, 1840-1930. 1ª parte, p.110. Texto completo em: http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo_busqueda=VOLUMEN&revista_busqueda=1178&clave_busqueda=10. [Acessado em 29/12/10]. Cf HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil (das origens aos anos vinte)*. São Paulo: Global Editora, 1982, p., 78.

em seus anúncios¹⁴⁴. Possuir esta diferenciação era demonstrar não apenas qualidade no que diz respeito ao uso de certos materiais ou no talento para a elaboração de um determinado produto. Era também, o de garantir uma possível vantagem em relação à concorrência que se acirrava e mais, uma grande oportunidade para impulsionar ainda mais as suas vendas.

Além dos possíveis benefícios econômicos causados pelo “selo de qualidade”, o relator da 2ª Exposição Nacional, ocorrida em 1866, o Dr. Agostinho Victor de Borja Castro, observou com entusiasmo estas premiações. Como ressaltou Castro,

A exposição nacional revelou um facto importante e assaz animador: que aos brasileiros não falta aptidão natural para obterem em seus trabalhos artísticos e industriaes uma certa perfeição; facto que prova a immensa variedade dos artefactos (...)¹⁴⁵

Os produtos confeccionados pelos irmãos Röhe, estavam inscritos na 17ª classe. Nesta seção, estavam os selins, arreios e veículos. Como o uso da tração animal ainda era uma prática extremamente difundida, fosse ela no meio urbano ou rural, obter uma premiação que permitisse uma diferenciação em relação aos concorrentes era, por sua vez, algo extremamente vantajoso. Nas palavras do Dr Giacomo Raja Gabaglia, relator da 17ª classe, este grupo de industriais ainda sofria com algumas questões internas.

Para Gabaglia,

(...) é ainda longo o estadió que resta a percorrer para, em geral, os productos nacionaes rivalisarem com os de fábricas inglezas e francesas. As razões preponderantes provêm da escassez de bons cortumes, das ferragens boas e por preço baixo; e da falta de boas qualidades de materiaes accessorios, indispensaveis ao correiro e selleiro: por excepção, em algumas das importantes cidades – capitaes, esses inconvenientes se tornão menos sensiveis (...)¹⁴⁶.

Esta exceção mencionada por Gabaglia devia incluir as oficinas Röhe. Algumas das colocações feitas no trecho acima vão ao encontro de um outro momento deste texto. Se, houve uma premiação em relação à qualidade dos seus produtos, foi pelo fato de existir “ferragens boas” e “qualidade de materiaes accessorios” na confecção dos selins, arreios e veículos feitos pelos irmãos Röhe. Estes elementos podem ter atuado para a presença de um grande número de aprendizes brasileiros e estrangeiros, como relatou o Inspetor Geral de Obras Públicas ao vistoriar a chácara da rua do Conde d'Eu nº 132.

¹⁴⁴ Cf <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1870/00001399.html> [Acessado em 29/12/10].

¹⁴⁵ Relatório da 2ª Exposição Nacional de 1866. Publicado, em virtude de ordem do Exmo Sr Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas, pelo Dr Antonio José de Souza Rego. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869, p. 13.

¹⁴⁶ Ibidem, p., 81.

O nível técnico alcançado foi motivo de destaque para um membro da Exposição. Segundo o Major Suckow,

Material rodante de transporte – Um unico vehiculo desta categoria se apresenta na actual exposição nacional, fabricado nas officinas dos Srs Roehe & Irmãos (sic), desta côrte. Uma meia caleça, que sem ser de uma extraordinaria elegancia, merece toda a attenção. A mão de obra, tanto de carpinteiro, bem como de ferreiro, é de uma excessiva perfeição. O jogo dianteiro é trabalhado com admiravel exactidão, e difficulosamente seria, mesmo nas fabricas Européas, melhor acabado. Os arreios pertencentes a este vehiculo, são de primoroso trabalho, as costuras perfeitas e nada deixam a desejar. O couro está bem escolhido; assim como a guarnição de metal (...)¹⁴⁷.

Infelizmente não foi possível encontrar alguma fonte que mencionasse com maior exatidão, o perfil da mão de obra utilizada pelos Röhe. O certo, segundo o registro deixado por Suckow, é que os produtos expostos conseguiram atingir um alto padrão de qualidade e mais, tiveram capacidade para driblar o “clima tropical, o habito e a falta de instrução”, elementos que no pensamento de Borja Castro, criavam “outas dificuldades incontestavelmente mais sérias”¹⁴⁸ para o desenvolvimento da indústria brasileira.

Trinta e cinco anos após a chegada do primeiro Röhe ao Brasil, a sua atividade econômica alcançava o ponto máximo. O ciclo dos irmãos Johann e Anton Röhe estava sendo concluído exitosamente. Os negócios não poderiam parar.

No dia 15 de setembro de 1868, os irmãos Johann L.W. Röhe e Anton Heinrich L. Röhe, transferiram o controle administrativo e produtivo para os seus herdeiros: para os irmãos Guilherme Frederico Röhe e Henrique Cristiano Röhe, filhos de Johann Röhe e, para João Ludolfo Frederico Röhe, filho de Anton Röhe. O motivo para a realização desta venda não foi encontrado. Um fato que chama a nossa atenção é que, o falecimento de Anton Röhe ocorreu no dia 25 de dezembro de 1868, em Altona, um pouco mais de três meses após a transferência da firma para Guilherme, Henrique e João Röhe¹⁴⁹.

O valor da transação foi de 51 contos de réis. A escritura não específica a divisão percentual que caberia aos irmãos fundadores. Segundo as informações contidas no documento, coube a quantia de nove contos de réis ao “outorgante vendedor” Antonio Henrique Ludolfo Röhe (sic). Um cálculo básico permite dizer que ainda restavam 42 contos de réis a serem pagos. Mas a quem? Mais uma vez não há menção

¹⁴⁷ Ibidem, p., 83.

¹⁴⁸ Ibidem, pp., 4-5.

¹⁴⁹ *Famílias brasileiras de origem germânica*. São Paulo: Instituto Genealógico Brasileiro, 1962-1967. vol. III, p., 521.

sobre o destino deste montante. Este valor seria proporcional ao que Anton Röhe investiu ao fundar a empresa com o seu irmão, assim que chegaram ao Rio de Janeiro? Havia alguma dívida entre Johann e Anton Röhe? Infelizmente, não foi possível responder à estas indagações. A única certeza que temos é o do que está registrado na escritura.

Entre os bens transferidos, havia ainda seis escravos¹⁵⁰, todos homens, com idades entre 36 e 51 anos. Além disto, devemos acrescentar que os terrenos, adquiridos entre 1842 e 1843, das ruas de São Leopoldo n° 57 e Conde d'Eu n° 132, foram incluídos nesta transferência. A manutenção destes bens, e a sua provável valorização, mais a incorporação das oficinas, armazéns, ferramentas e telheiros, garantiram uma infraestrutura considerável para que a *segunda geração* dos Röhe pudesse atuar com destaque no mercado de veículos da cidade do Rio de Janeiro.

¹⁵⁰ Eram eles “Francisco de nação Musena de trinta oito annos de idade, Bento crioulo de quarenta e oito annos, Luis cabinda de quarenta e sete ditos, Pedro mina de cincoenta e um ditos, Jorge crioulo de trinta e seis dito, Antonio congo de quarenta e trez ditos, Alfredo Monjollo de trinta oito ditos”.
AN – Oficio de Notas do Rio de Janeiro – 3-5F, Livro 256, microfilme 010-27-79, folha 25.

Anexo I

Lista de comestíveis, bebidas e outros

Metodologia

A partir da lista de mantimentos anexa ao processo, foram montadas três tabelas. São elas: a) Bebidas; b) Comestíveis de 1ª classe e c) Comestíveis de 2ª classe e outros. A distinção entre os comestíveis ocorreu a partir do valor indicado pelo produto e da sua própria descrição. Lagosta e salmão, por exemplo, fazem parte do primeiro grupo. Arros, feijão e carne seca, componentes básico para alimentação de escravos e trabalhadores, para o segundo grupo.

Deixamos à parte o item “Diversas miudezas”, mesmo possuindo um total considerável, 36\$540 rs., não foi possível saber o seu conteúdo com exatidão. Em relação ao valor mencionado no processo e a soma encontrada entre as tabelas e as “Diversas miudezas”, há uma diferença de 6600 rs. Este valor é a soma de 1650 réis, “restos da conta passada”, e de três itens que não informam o seu valor. Feito a subtração, os itens totalizam um valor de 4950 rs. Logo, o somatório das três tabelas mais as “diversas miudezas”, é de 194\$490 rs.

Em relação aos campos das tabelas, foi possível em alguns momentos separar o produto e a sua quantidade, facilitando por sua vez, o cálculo do seu valor unitário. Em outros momentos isto não foi possível. Algumas compras reuniam produtos com pesos ou medidas distintas em um mesmo total, criando assim, uma dificuldade para precisar o valor de cada item em questão.

Os mantimentos

Ano/Mês	Dia	Produto	Valor Rs
1865/Abril	15	Resto de sua conta passada	1650
"	"	5 tts de arros	800
"	"	1 frasco conserva	1000
"	"	2 tts café moido	960
"	"	¼ de Louro	320
"	"	Sal grosso	160
"	"	1 tts de manteiga	1400
"	"	1 lata Boudin(?) Blanc	1400
"	"	1 lata Aspargos	2000
Total mês de Abril			
1865/Maio	6	4 tts de manteiga (1400)	5600
"	"	6 tts de banha	4200
"	"	2 potes para ?	720
"	"	9 ½ tts presunto	8550
"	"	1 garrafa Champ Cliquot	5000
"	"	1 garrafa(?) de 2ª qualidade	3000
"	"	1 garrafa de Cognac	2000
"	"	2 frascos Genebra	2000
"	"	4 latas de Sardinha	2000
"	"	4 tts de arros	560
"	"	8 Battatas	960
"	"	1 lata Boudin Blanc	1400
"	"	3 garrafas cerveja preta	2400
"	"	1 tts ¾ queijo ordinario	1120
"	"	1 tts de ervilha	[ilegível]
"	"	2 latas petits pois	1800
"	"	1 lata de aspargos	2000
"	"	2 garrafas Vinagre	800
"	"	2 garrafas azeite sebo (?)	800
"	"	½ [ilegível]	500

"	"	[ilegível]	?
"	10	1 caixa Vinho fino	28000
"	"	1 garrafa Brandy	2500
"	"	1 garrafa Cognac	2000
"	"	1 frasco Genebra	1000
"	15	1 garrafa Laranginha	660
"	"	6 meias (?) de cerveja	3000
"	"	1 frasco cebolinha	1500
"	"	2 frascos Genebra	2000
"	"	¼ pimenta	160
"	"	2 tts café	960
"	"	5 tts sabão	700
"	"	2 tts [ilegível]	2000
"	"	2 tts assucar	480
"	"	6 garrafas vinho	3960
"	18	4 meias Gs de cerveja	2000
"	"	2 tts polvilho	640
"	19	¼ anil; 2 tts bacalhao	1920
"	"	8 tts batatas	960
"	23	8 ditos e 4tts bacalhao	1920
"	"	1 lata [il] e 2 tts café	1760
"	"	2 tts assucar e 1 molho de cebolas	1480
"	"	2 latas petits pois e 4 ditos Sardinhas	4000
"	"	1 lata lagosta e 1 de salmont	2400
"	"	[ilegível]	3560
"	"	¼ chá e 1 [il] molho	1800
"	"	2 garrafas de cerveja Bock Bier	2400
1865/Junho	3	½ garrafas de cerveja Bock Bier	500
"	4	3 tts café e 4 de assucar	2400
"	"	6 garrafas vinho e ¼ [il]	5640
"	"	8 tts batatas e 6 latas de Sardinhas	3960

"	"	2 tts lentilhas e 2 ervilhas	800
"	"	[ilegível]	5520
"	"	12 meias garrafas cervejas	6000
"	"	6 tts toucinho e lombo	1680
"	"	7 carne seca e ½ feijão(1200)	2460
"	"	4 tts bacalhao e [il]	2960
"	"	1 lata conserva e [il]	2300
"	"	[il]	3600
"	"	1 garrafa kerosene	660
1865/Junho	11	6 garrafas vinho e [il]	4920
"	"	8 tts batatas e 1 queijo [il]	2300
"	15	6 garrafas vinho e 2 frascos [il]	5840
"	"	2 tts café e 2 tts assucar	1440
"	"	[il] e 6 meias garrafas cerveja	4600
"	23	1 garrafa cognac fino	2000
"	24	[il]	?
"	"	12 bacalhao e 3tts massa	3120
"	"	1 barril arenques e ½ g de licor	4500
"	"	1 lata truffas	2500
"	26	diversas miudezas nesta data	11240
"	27	diversas miudezas nesta data	5440
1865/Julho	4	diversas miudezas nesta data	20860

Capítulo 2

*A busca por novos horizontes: casamento e
sociedade na segunda metade do século XIX
(1870-1879)*

O casamento. Quem eram os Macedo? Do que viviam?

A década de 1870 marcou uma nova fase para os proprietários das oficinas Röhe. Foi no ano de 1868 que as atividades administrativas e de produção foram transferidas para Henrique Christiano Röhe e Guilherme Frederico Röhe, irmãos, e, para João Ludolfo Röhe, primo destes.

Entre os anos de 1872 e 1874, as famílias Röhe e Macedo selaram o seu processo de união. As filhas do casal Manoel José Fernandes de Macedo e Maria do Carmo Louzada Macedo, Carolina de Macedo, Maria da Gloria de Macedo e Leonor de Macedo, casaram-se respectivamente com Henrique Christiano Röhe, Guilherme Frederico Röhe e João Ludolfo Röhe.

Esta relação estabelecida entre dois grupos sociais distintos culturalmente, os Röhe, de origem protestante, e, os Macedo, de origem católica, teria sido uma mera obra do destino? Quais eram as atividades econômicas de Manoel José Fernandes Macedo? Quais os possíveis ganhos envolvidos nestas três uniões matrimoniais?

[***]

Pela nossa pesquisa documental, o primeiro contato entre as famílias Röhe e Macedo não foi o dos mais amigáveis. Moradores da rua do Conde d'Eu, separados apenas por um muro, encontramos, para o ano de 1858, um pedido de embargo de obra solicitado pelos Röhe. O teor do pedido segue abaixo:

Dizem Rohe Irmãos que Manoel José Fernandes Macedo está na rua nova do Conde numero cento e trinta e quatro fazendo uma obra que prejudica invadindo o terreno dos Supplicantes, que por isso requerem a Vossa Senhoria Seja servido mandar passar mandado de Embargo, ratificando se no competente auto o estado actual da obra intimando se aos operarios e ao supplicado para que não a continuem sob pena de demolição (...)¹⁵¹

O processo não menciona em nenhum momento que tipo de obra era esta. Poderíamos estar diante de uma simples reforma ou ampliação de uma garagem, oficina ou de qualquer outra dependência. Infelizmente, o documento é superficial em relação ao caso como um todo. Contudo, ao que parece, o incômodo relatado pela família Röhe foi suficiente para garantir o ganho da causa.

Além desta proximidade física entre as duas famílias, assim como os Röhe, os Macedo também diversificaram as suas atividades econômicas pelo espaço da cidade do Rio de Janeiro. Coincidência ou não, Manoel José Fernandes de Macedo investiu também na fabricação de sabão. Ao que parece, investir neste produto tinha lá os seus

¹⁵¹ AN – Juízo Municipal da 1ª Vara. Ano 1858; M 798; Nº 16760; Folha 3.

atrativos econômicos. Se, recorrermos ao trabalho de Eulália Lobo, podemos observar a importância deste ramo.

Em um levantamento contendo os principais setores incluídos na relação de isenção de matéria-prima confeccionados pelo governo imperial, o segmento voltado para a produção de sabão, por exemplo, possuía números bem expressivos em relação a outros setores como o de alimentação/bebidas, tecidos/vestimentas, rapé, fundição e vidros. Em relação à isenção de matérias-primas, o setor mantinha índices significativos. Arrecadando a quantia de 1.693:160\$350 réis, a fabricação de sabão perdia somente para o setor voltado para a fundição, que totalizava um montante de 2.000:000\$000 réis¹⁵².

Mesmo possuindo isenção de matéria-prima, algo atrativo para iniciar um negócio, esta atividade econômica não estava isenta de alguns problemas. Como vimos no primeiro capítulo, Johann Röhe encontrou certas dificuldades no que tange ao gerenciamento de sua fábrica de sabão. Já no caso de Manoel José Fernandes de Macedo, o que veremos, a natureza do problema foi outra.

Em 1859, um ano após ter sua obra embargada pelos Röhe, Manoel José Fernandes de Macedo vivenciou outro problema. Neste mesmo ano, mais precisamente no dia 14 de janeiro, encontramos um abaixo-assinado expressando um certo ar de indignação por parte dos fabricantes de vela e sabão da cidade. Segundo o documento,

(...) negociantes estabelecidos com fabricas de sabão e velas nesta Côrte, que em execução das terminantes ordens de V S^{as} para cumprimento do disposto no Tit 6 § 4º do Codigo de Posturas foram os Supp^{es} compellidos a remover as suas fabricas para localidades arredadas do interior da Cidade, removendo-as para ruas distantes do centro de consummo (...) era reclamado pelas exigencias higienicas desta populosa Capital. Não obstante forem a generalidade da lei e a conveniencia da sua execução, vê, os Supp^{es} com espanto, que estabelecimentos da mesma especie pertencentes a (...) Manoel Jose Fernandes de Macedo na Rua do Hospicio nº 168 (...) permanecem ainda dentro dos limites mais populosos da Cidade, circunstancia que alem de ser um flagrante e permanente violação do principio Constitucional que prescreve ser a Lei igual para todos, é ainda uma isenção em favor de industriaes e fabricantes da mesma especie em detrimento de outros (...)¹⁵³

¹⁵² LOBO, Eulalia M^a Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, 2 v., p., 293, tabela 3.29.

¹⁵³ AGCRJ - Códice: 43.9.94 – Papéis sobre fábricas (Diretoria de Estatística e Arquivo – 2ª Seção) - Diversos, p 69. Em relação ao Título 6 §4, era “proibido aos ferreiros, caldeireiros, tanoeiros e serralheiros terem suas officinas nas freguezias do Sacramento, Candelária e São José; bem como em Santa Rita, (...) Igualmente incorrerão nas penas das respectivas posturas os donos das fábricas de sabão, azeite e oleos, de fundição, de restilações, e de coser e de torrar tabaco (...)”. Código de Posturas – Leis, decretos, editaes e resoluções da Intendencia Municipal do Districto Federal. Rio de Janeiro: Papelaria e Typographia Mont’Alvene, 1894.

A quebra dos princípios de igualdade e o prejuízo são os pontos principais do trecho destacado. Mesmo havendo este questionamento em relação à localização do seu estabelecimento *industrial*, em pleno espaço comercial (a rua do Hospício é hoje a atual rua Buenos Aires), Manoel José Fernandes de Macedo conseguiu contornar este *imbróglio*.

Contando com a ajuda de alguns vizinhos, Macedo conseguiu obter uma vitória importantíssima para as suas pretensões. Segundo o mesmo documento, “(...) as ditas fabricas nada nos encomodão, nem em ocasião de fabrico exalão cheiro que possa ser prejudicial á saude”¹⁵⁴. Mediante a este importante testemunho, favorável a Macedo, a Municipalidade não exitou em manter a privilegiada localização do estabelecimento.

Este problema não foi uma exclusividade da cidade do Rio de Janeiro. O conflito entre ganhos econômicos, utilização do espaço público e as normas de higiene, ao que tudo indica, foi uma constante no desenvolvimento das grandes cidades ao longo do século XIX¹⁵⁵.

O fato de se manter “dentro dos limites mais populosos da Cidade” proporcionava uma certa vantagem em relação aos concorrentes. Afinal, permanecer neste perímetro, era a possibilidade de obter maiores chances de venda dos seus produtos. Por outro lado, caso tivesse sido derrotado, haveria a necessidade de providenciar um novo local para a sua atividade econômica, caso fosse vantajoso fabricar este produto em um outro espaço. Portanto, perder este ponto implicaria em gastos com locação, mudança e transporte do estoque, ferramentas e máquinas envolvidas no processo produtivo.

Além de fabricar sabão, o casal Macedo procurou variar os seus investimentos na cidade do Rio de Janeiro. Imóveis, letras do tesouro e ações foram algumas das opções utilizadas ao longo de suas vidas. Este leque de investimentos possuía uma diversificação interessante, era algo que comportava ao mesmo tempo uma certa dose de riscos, mas também, continha investimentos mais conservadores, ou melhor, já possuidores de uma certa tradição na cidade do Rio de Janeiro.

O ano de 1850 foi, para muitos autores, um momento crucial para a transformação das opções de investimentos. Este ano, marcou o início de uma maior

¹⁵⁴ Ibidem, p., 78.

¹⁵⁵ Este problema foi encontrado em cidades como Olinda. Segundo Gilberto Freyre, a “Câmara Municipal de Olinda proibia que se lavasse roupa ou qualquer coisa imunda nas Bicas do Paço do Conselho, Baldo e Varredouro(...)”. Cf *Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global, 2006, 16ª ed., p., 147.

racionalização das atividades econômicas no Império. Na opinião de Max Weber, foi “Estado racional”, munido de instrumentos e de um espaço jurídico apto a resolver os conflitos na esfera econômica que, possibilitou por seu turno, o desenvolvimento do capitalismo moderno¹⁵⁶. Para Richard Graham, o Império do Brasil vivenciou esta transformação a partir da criação do Código Comercial. Para ele, o

(...) Código Comercial, de 1850, que uniformizou as leis relativas às falências, contratos, hipotecas e outros assuntos correlatos, facilitou e tornou menos arriscadas as operações comerciais. O fim do comércio escravista neste mesmo ano motivou o emprego de capitais em outros ramos de atividade¹⁵⁷.

No que concerne ao aspecto normativo e jurídico, a criação do Código Comercial foi, para Carlos Gabriel Guimarães, o amadurecimento de um projeto político e também, o *porto seguro* para novas categorias de investimento. Com o fim do tráfico negreiro, era crucial buscar novas alternativas de ganho. Foi graças ao Código Comercial que a “estrutura financeira e o crédito no Brasil se modificaram”, garantindo assim, na opinião de Guimarães, “a possibilidade de organizar estabelecimentos de crédito”¹⁵⁸ voltados para o desenvolvimento econômico. Juntamente com estas possibilidades, os investimentos em ações, títulos da dívida pública e hipotecas, ganharam mais confiabilidade e segurança perante a um público ávido por novas opções de ganho.

Ao que tudo indica, o casal Macedo não estava alheio a estas transformações. No livro *Dutra's world. Wealth and family in nineteenth-century Rio de Janeiro*, o historiador norte americano Zephyr Frank, observa este contexto de transformação e mais, no quarto capítulo, intitulado, *Social structure in Rio de Janeiro, 1850's and beyond*, faz menção ao casal Macedo.

Para observar estas mudanças ocorridas, Zephyr Frank utilizou como base de suas análises os inventários *post-mortem*. A partir desta documentação, Frank buscou observar como a riqueza acumulada ao longo de uma vida foi distribuída pelos agentes econômicos dentro de um determinado espaço temporal, neste caso, especificamente, para os anos de 1873 e 1889.

Utilizando variáveis como “Imóveis Urbanos” (Urban Real Estate); “Escravos” (Slaves); “Propriedade Rural” (Rural Property); “Ações e Títulos da Dívida Pública”

¹⁵⁶ WEBER, Max. *História geral da economia*. São Paulo: Centauro, 2006, p., 308.

¹⁵⁷ GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973, p., 33.

¹⁵⁸ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Banco Mauá & Cia (1854-1878): um banco no Brasil do século XIX. In SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo. *História de empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Hucitec, 2002, p., 299.

(Stocks and Bonds); “Créditos” (Credits), entre outras, Zephyr constatou mudanças significativas em termos de investimentos no período citado. Antes de avançarmos nesta questão, cabe uma pergunta: qual o significado destas mudanças observadas?

Para Zélia Maria Cardoso de Mello, esta diversificação nos investimentos possibilita uma análise bem interessante sobre o momento e as escolhas econômicas por parte dos indivíduos. Analisando a “metamorfose” da sociedade paulista entre os anos de 1845 e 1895, Mello verificou que

A fortuna reflete a formação e acumulação de capital no curso da vida de um homem e muitas vezes a acumulação no de vidas pretéritas (...) Os valores mobiliários refletem a suscetibilidade dos indivíduos à inovação econômica, além de constituírem indicador da maior ou menor complexidade da economia (...) Quando analisamos os diferentes elementos constitutivos da riqueza de todos os indivíduos e os seguimos no tempo, obtemos primeira aproximação dos mecanismos de formação e acumulação de capital da sociedade da qual provêm¹⁵⁹.

Observando a relação entre os casamentos e a economia paraense, entre 1870 e 1930, Cristina Donza Cancela constatou um padrão de investimento similar ao verificado por Zephyr Frank, ou seja, itens como ações, seguros e imóveis, por exemplo, figuravam com grande destaque nos inventários analisados. Para além destas opções de investimento, Cancela aponta para uma razão interessante sobre a preponderância dos imóveis sobre os demais itens de investimento.

Segundo a autora,

A compra de imóveis pode também ser entendida dentro do contexto da situação oscilante e frágil da economia local. É importante lembrar que, no final do século XIX, a praça de Belém vivenciava a crise do sistema bancário, havendo dificuldade em depositar dinheiro nessas instituições financeiras¹⁶⁰.

Como resposta a este ambiente de incerteza, os imóveis, segundo Cancela, “se configuraram (...) na alternativa mais viável de investimento do período, tendo em vista as oscilações do sistema de crédito bancário”¹⁶¹. A procura por imóveis não foi um privilégio dos paraenses

Em 1873, tendo como espaço amostral 87 inventários, Frank encontrou 39,4% para os “Imóveis Urbanos” (Urban Real Estate); 5,9% para “Propriedade Rural” (Rural Property) e 11,5% para “Ações e Títulos da Dívida Pública” (Stocks and Bonds). Dezesesseis anos depois, em 1889, com um país livre do regime escravista e prestes a

¹⁵⁹ MELLO, *op cit.*, p., 28.

¹⁶⁰ CANCELA, Cristina Donza. *Casamento e relações familiares na economia da borracha (Belém 1870-1930)*. São Paulo: Tese (Doutorado), FFLCH, USP, 2006, p., 254.

¹⁶¹ *Ibidem*, p., 255.

transformar-se em uma república, Frank arrolou 143 inventários em sua amostra. Pelas observações do autor, não foi apenas o regime político que se modificara, as opções de investimento também sofreram algumas alterações em relação às suas escolhas.

Para a categoria “Imóveis Urbanos” (Urban Real Estate), foram encontrados 28,5%; para “Propriedade Rural” (Rural Property) 2,0% e para “Ações e Títulos da Dívida Pública” (Stocks and Bonds), 32,2%¹⁶². Este aumento percentual para a categoria “Ações e Títulos da Dívida Pública” não existiu apenas nos inventários. Se, observarmos o comportamento da bolsa de valores nos anos citados acima, constataremos uma tendência que acompanha esta transformação verificada por Frank.

O primeiro ponto que chama a nossa atenção é o aumento em relação ao número de companhias negociadas na Bolsa e a sua frequência, isto é, o número de vezes que um dado papel fora negociado durante determinado ano. Vejamos a tabela abaixo.

Tabela nº 8

Número de Companhias e a frequência de negociação na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro¹⁶³

Ano	Nº de C ^{ias}	Frequência
1873	14	74
1874	17	53
1877	14	56
1879	33	339
1886	53	747
1887	50	995
1888	53	1252
1889	58	2130

Ao que tudo indica, as mudanças observadas por Zephyr Frank não foram fortuitas ou isoladas. Elas podem ser observadas no interior da bolsa de valores. Entre os anos de 1873 e 1889, o número de companhias negociadas aumentou na ordem de 314%. Além disto, a frequência, índice que oferece a dinâmica das negociações, atingiu a casa dos 2778%! Mas, qual o paralelo que podemos traçar a partir destas informações?

A partir de 1879, há um aumento galopante da frequência, ou seja, a procura por papéis voltados para os setores Bancário, de Seguros, Transportes e Serviços Públicos, responsáveis pela maior parte dos investimentos, difundiu-se entre os investidores e, atingiu o seu pico, no ano de 1889. Antes de avançarmos nesta questão, vejamos a distribuição dos principais setores.

¹⁶² FRANK, Zephyr. *Dutra's world. Wealth and family in nineteenth-century Rio de Janeiro*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004, p 88.

¹⁶³ LEVY, Maria Bárbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977, p., 107, tabela nº 7. Frequência significa a quantidade de cada título negociado.

Tabela nº 9 Movimento da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro por Setor de Atividade (%)¹⁶⁴

Setor	1873		1874		1877		1889	
	Nº	Freq	Nº	Freq	Nº	Freq	Nº	Freq
Bancos	57,1	84,6	36,8	66,6	35,7	67,2	36,2	50,3
Seguros	7,2	2,6	21,0	8,3	28,6	10,4	8,6	2,7
Transp	35,7	12,8	31,6	18,4	21,4	13,8	31,0	44,3
Serv. Pub.	0	0	5,3	1,6	14,3	8,6	6,9	0,5
Outros	0	0	5,3	5,1	0	0	17,3	2,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Para o ano de 1889, os investimentos voltados para os setores bancário e de transporte, juntos, somaram 94,6% da frequência! Esta hegemonia em termos de opção não foi uma constante ao longo do corte temporal contemplado.

Em relação à frequência, os Bancos, em 1873, correspondiam com 84,6% das operações. Seguros, com 2,6% e, Transportes, com 12,8%, completavam o restante do movimento na bolsa. Já para 1889, há uma modificação, uma tendência ao equilíbrio em termos de negociação. Os Bancos, que até então respondiam por mais de 4/5 das operações, perderam a sua primazia, passaram a responder por mais de 4/5 das atividades na bolsa. Os Transportes, até então coadjuvantes, saíram de 12,8% para atingirem 44,3% das movimentações¹⁶⁵, ou seja, tiveram um aumento na ordem de 246%! Mas, por que este aumento? Uma possibilidade de resposta é dada pelos dados levantados por Jayme Larry Benchimol.

Segundo Benchimol, entre “1870 a 1890, a população da cidade praticamente duplicara, passando de cerca de 200 mil habitantes para mais de 500 mil”¹⁶⁶. Em um espaço urbano com esta dinâmica populacional, a expansão e o investimento em transporte público são cruciais para o funcionamento de uma série de atividades. Para mensurarmos este momento, vejamos o desempenho de duas companhias dedicadas a este setor.

¹⁶⁴ LEVY, *op cit.*, pp 115-16. Foi mantido o padrão da autora: “N – número de empresas do setor que teve seus títulos adotados, durante o período” e “F – Frequência de negociação do período”.

¹⁶⁵ LEVY, *op cit.*, PP 115-16.

¹⁶⁶ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990, p., 101.

Tabela nº 10 Nº de passageiros transportados pela Cia do Jardim Botânico¹⁶⁷

Ano	Nºpassageiros
1881	7.970.982
1888	11.636.370
1890	12.606.990

Tabela nº11 Nº de passageiros transportados da Cia de Vila Isabel¹⁶⁸

Ano	Nºpassageiros
1881	3.221.454
1884	4.025.743
1889	5.434.570

O aumento crescente de passageiros transportados permite algumas questões. A melhoria da renda dos trabalhadores ou, o barateamento das tarifas, a expansão das linhas, atingindo um raio maior em relação ao centro da cidade e, o surgimento de novos bairros, podem servir para explicar estes números apresentados. Se, o cenário urbano impulsionava novos investimentos por parte do governo e de empresas particulares, gerando melhorias, este movimento de expansão proporcionou, por sua vez, bons rendimentos na bolsa de valores.

Deste modo, é bem provável que alguns acionistas, responsáveis por estes percentuais descritos anteriormente, tenham tido seus inventários arrolados por Zephyr Frank. Esta busca por “Ações e Títulos da Dívida Pública” (Stocks and Bonds) não ocorreu ao acaso. A sua procura, ao que parece, esteve intimamente ligada ao desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro.

Outra mudança que percebemos pelos dados levantados por Zephyr Frank está relacionada à queda do item “Propriedade Rural” (Rural Property). Símbolo de status social, esta opção presenciou uma perda de aproximadamente 2/3 na composição dos inventários. Assim como a categoria “Propriedade Rural” (Rural Property), os “Imóveis Urbanos” (Urban Real Estate) tiveram uma queda de aproximadamente 28% na participação dos inventários.

Estes percentuais apontam para questões interessantes. Em relação à “Propriedade Rural” (Rural Property), a sua queda talvez possa ser explicada pela

¹⁶⁷ Ibidem, p., 104.

¹⁶⁸ Ibidem, p., 107. Sobre a importância dos bondes para a cidade do Rio de Janeiro cf WEID, Elizabeth Von der. *O bonde como elemento de expansão urbana do Rio de Janeiro*. Disponível em www.casaruibarbosa.gov.br/.../FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf [Acessado em 17/05/2011/]

decadência da atividade cafeeira no Vale do Paraíba Fluminense. Além da concorrência crescente de outras áreas produtoras, o uso do machado, das queimadas e de uma série de técnicas ultrapassadas por muito tempo, segundo Stanley Stein, colaboraram em muito para a deterioração do solo¹⁶⁹.

Com o declínio do café, atividade central desta região, houve uma desvalorização das terras. Observando este fenômeno por meio dos inventários, o autor verificou que para o ano de 1880, as terras da Fazenda Taboões foram avaliadas em 23:200\$000 réis. Pois bem, oito anos após esta avaliação, as mesmas terras estavam sendo avaliadas por 5:880\$000 réis, isto é, por aproximadamente $\frac{1}{4}$ do seu valor de 8 anos atrás¹⁷⁰.

Já os investimentos em “Imóveis Urbanos” (Urban Real Estate), variável que poderia servir como um bom índice para mensurar o crescimento populacional e o desenvolvimento da malha urbana apontou, curiosamente, para um decréscimo em relação aos bens inventariados. Ou seja, enquanto a cidade crescia no aspecto demográfico, o percentual de investimentos em prédios urbanos decaía. Por outro lado, as opções voltadas para “Ações e Títulos da Dívida Pública” (Stocks and Bonds), representantes do momento de modernização econômica pela qual o país estava vivenciando, obtiveram um aumento na ordem de 280%! Ao que tudo indica, este expressivo percentual foi obtido pelo deslocamento de recursos até então aplicados nas categorias citadas anteriormente.

Pois bem, ao longo de dezesseis anos, itens como “Propriedade Rural” (Rural Property), símbolo de status social, presenciou uma perda de aproximadamente $\frac{2}{3}$ na composição dos inventários. Assim como a categoria “Propriedade Rural” (Rural Property), os “Imóveis Urbanos” (Urban Real Estate) tiveram uma queda de aproximadamente 28% na participação dos inventários.

Já os investimentos em “Imóveis Urbanos” (Urban Real Estate), variável que poderia servir como um bom índice para mensurar o crescimento populacional apontou, curiosamente, para um decréscimo em relação aos bens inventariados. Ou seja, enquanto a cidade crescia no aspecto demográfico, o percentual de investimentos em prédios urbanos decaía.

¹⁶⁹ STEIN, Stanley J. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1967, p., 258.

¹⁷⁰ *Ibidem*, p., 296.

Por outro lado, as opções voltadas para “Ações e Títulos da Dívida Pública” (Stocks and Bonds), representantes do momento de modernização econômica pela qual o país estava vivenciando, obtiveram um aumento na ordem de 280%! Ao que tudo indica, este expressivo percentual foi obtido pelo deslocamento de recursos até então aplicados nas categorias citadas anteriormente.

Este cenário esboçado não foi uma exclusividade do Rio de Janeiro. Observando os estudos feitos por Adeline Daumard para as cidades de Paris, Lion, Lille e Toulouse, todas para o século XIX, João Fragoso constatou uma modificação em relação à composição das riquezas. Segundo o autor,

no século XIX, observa [se] certas mudanças na composição das fortunas que indicariam transformações estruturais em decorrência do avanço do capitalismo. Entre os indícios encontrados, temos o aumento da participação dos bens móveis sobre os imóveis. Fenômeno esse que seria acompanhado pela própria modificação dos bens móveis, que deixariam de ser formados, majoritariamente, por dívidas ativas comerciais e individuais (...) para se constituir em ações da Bolsa de Valores¹⁷¹.

Este aumento substancial em investimento como ações e títulos da dívida pública, pode ser verificado no inventário da falecida esposa de Manoel José Fernandes de Macedo.

No inventário de Maria do Carmo Louzada Macedo, inventariado pelo seu esposo, no ano de 1885, constatamos a existência destas duas categorias de investimentos: a) Imóveis e b) Ações/Apólices da Dívida Pública. De um montante avaliado em 522:725\$000 réis, 254:740\$000 réis (48,73%), eram compostos pela segunda opção de investimentos¹⁷².

Nesta nossa rapidíssima incursão pelas atividades econômicas do casal Macedo, ainda falta analisar o inventário deixado pelo patriarca. É possível afirmar que os vizinhos de muro da família Röhe, possuíam um cabedal muito interessante. Portanto, pedir a mão de uma das filhas do casal Macedo não era nenhum sacrifício.

¹⁷¹ FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, 2ª ed., p., 334.

¹⁷² FRANK, *op cit.*, p., 89.

[***]

Elementos como a família, o dote e o prestígio, mesmo com o Brasil vivenciando uma série de transformações institucionais visando a sua modernização, foram, por muito tempo, responsáveis pela mobilidade e ascensão social dos indivíduos ao longo do século XIX¹⁷³. O casamento, mesmo possuindo suas especificidades em relação ao tempo e ao espaço, aponta, segundo alguns autores, para algumas permanências interessantes.

Analisando a relação entre família e sociedade na província de Minas Gerais, em especial São João Del Rei, entre os séculos XVIII e XIX, Silvia Brügger observou que o casamento “não tinha como finalidade principal a satisfação pessoal dos nubentes”, mas sim, o de satisfazer “os interesses familiares”¹⁷⁴ em primeiro lugar.

Esta preocupação estava fundamentada pelo ambiente econômico. Para João Fragoso, as

relações familiares adquire[m] maior peso quando nos lembramos que em um ambiente pré-capitalista, caracterizado pela instabilidade das flutuações econômicas (...) as estratégias extra-econômicas interferem de maneira decisiva nos processos de enriquecimento¹⁷⁵.

A relação entre casamento e a esfera econômica também foi observado por Cristina Donza Cancela. Mesmo pesquisando um outro espaço geográfico, a cidade de Belém, no decorrer do ciclo da borracha, Cancela corrobora com os autores acima e mais, oferece outra função para o matrimônio. Para a autora,

O casamento significou (...) a possibilidade de redistribuição do patrimônio, ou ainda, no caso daquelas com fortunas abaladas, a possibilidade dos descendentes conseguirem manter o padrão de riqueza e prestígio, através do dinheiro de comerciantes sem tradição e *status* social, mas com negócios rentáveis¹⁷⁶.

O casamento, segundo autores como Alan Macfarlane e Sheila de Castro Faria, era um negócio, um risco até certo ponto muito bem calculado pelas partes em questão. A configuração do dote, observando a Inglaterra do século XIX, segundo Macfarlane, obedecia a um tempo de constituição fundamental¹⁷⁷. Para que houvesse o casamento,

¹⁷³ Sobre a importância do dote e a sua transformação ao longo do tempo cf NAZARRI, Muriel. Dotes paulistas: composição e transformações (1600-1870). Revista Brasileira de História, v.9, nº 17, pp 87-100, Set 88/Fev 89.

¹⁷⁴ BRUGGER, Silvia Maria Jardim. *Minas patriarcal: família e sociedade (São João del Rei – século XVIII e XIX)*. São Paulo: Annablume, 2007, p., 222.

¹⁷⁵ FRAGOSO, *Homens de grossa aventura...*, p., 331.

¹⁷⁶ CANCELA, *op cit.*, p., 288.

¹⁷⁷ Sobre a relação entre o tempo e a constituição do dote cf LEVI, Giovanni. *Centro e periferia di uno stato assoluto: tre saggi su Piemonte e Liguria in età moderna*. Turin: Rosenberg & Sellier, 1985.

era necessário um acúmulo prévio por parte dos pais da noiva. Esta poupança, na interpretação do autor, levaria algo em torno de 25 anos para ser efetuada em sua completude sem contar é claro, com problemas de ordem natural como, por exemplo, as secas, estiagens e pragas. Além destes, as guerras e as epidemias ampliavam ainda mais este conjunto de variáveis responsáveis por afetarem a constituição do dote. Caso “os pais tivessem casado aos 25 anos, é provável que somente pelo final dos cinquenta teriam acumulado o bastante para casar suas filhas”. O dote, quando alcançado, era, para Macfarlane, o “início de uma gradual aposentadoria dos pais” da noiva que, “estando casados há 25 ou no máximo 35 anos, começariam a fazer a partilha dos bens para a suas filhas por volta dos sessenta”¹⁷⁸.

Privilegiando outra dimensão temporal e espacial, o período colonial brasileiro, Sheila de Castro Faria oferece subsídios para observarmos algumas mudanças estruturais. Em primeiro lugar, qual a importância da família para a autora? Segundo Faria, o núcleo familiar foi o responsável pela “montagem” e pelo “funcionamento das atividades econômicas” na Colônia. Neste momento, não havia espaço para atividades voltadas para o “indivíduo como pessoa isolada – era pela e para a família que todos os aspectos da vida cotidiana, pública ou privada se organizavam ou convergiam”¹⁷⁹.

É graças a uma afirmação da autora, realizando algumas modificações em relação aos protagonistas, que podemos compreender a provável causa da união entre as duas famílias. Segundo Faria,

Ao senhor de terra e escravos interessava casar suas filhas com comerciantes para ter acesso à liquidez (moeda) trazida por eles ou por causa de seu crédito no mercado. Era difícil encontrar um senhor de terras e escravos, mesmo que aparentemente muito rico, que não possuísse dívidas avultadas (...) Ricos arreios para cavalos (...) alimentos caros (...) eram investimentos improdutivos, ou seja, não geravam lucros (...) Esses gastos eram responsáveis (...) por grandes endividamentos, o que trazia ao senhor problemas na obtenção de mais crédito (...) Um genro comerciante poderia abrir-lhe as portas do crédito outra vez¹⁸⁰.

Este fragmento é condizente com uma realidade, como um momento político, social e econômico que difere do qual estamos abordando. Contudo, há uma lógica, um

¹⁷⁸ MACFARLANE, Alan. *História do casamento e do amor: Inglaterra – 1300-1840*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p., 275.

¹⁷⁹ FÁRIA, Sheila Castro. *A colônia brasileira: economia e diversidade*. São Paulo: Moderna, 2004, p., 77.

¹⁸⁰ *Ibidem*, p., 80.

conjunto de práticas e valores que permitem uma certa continuidade, uma permanência que não deve ser aqui entendida como algo estático, imóvel e sem sua historicidade¹⁸¹.

Como protagonistas para estes dois períodos temos o “senhor de terras” e o “comerciante”. O primeiro, como mencionou Faria, lutou constantemente para obter recursos, recursos estes, suficientes para ampliar os seus negócios ou, para sanar as suas dívidas no circuito comercial ao qual estava inserido. Já o segundo buscava o prestígio, a sua ascensão social por intermédio do sobrenome, de alguma família com potencial para inseri-lo em redes mais complexas e extensas, propiciando-lhe desta maneira, trânsito e reconhecimento nas esferas do poder político, social e econômico.

Logo, a busca por um bom casamento objetivava outros interesses. Além do mencionado prestígio, elemento indispensável em nossa sociedade, a conquista de um *porto seguro*, de uma posição sólida e segura no seio de uma família tradicional, garantia por sua vez, uma maior estabilidade aos indivíduos.

Observando a constituição das redes de sociabilidade e as alianças para constituí-las, Maria Fernanda Martins verificou a sua importância em ambientes permeados pela instabilidade política e econômica. Segundo a autora, graças à diversificação possibilitada pela interseção das redes, foi possível

(...) a superação das instabilidades e a adequação às diferentes conjunturas
(...) Os laços matrimoniais proporcionavam a construção e formalização de laços estratégicos, reiterando ou consolidando antigas e novas relações comerciais e políticas (...)¹⁸²

Esta complexa *engenharia* possibilitou outro ganho extremamente interessante para os seus envolvidos: a diversificação geográfica dos seus interesses. O esgarçamento da malha de influência dos grandes comerciantes, fazendeiros ou traficantes de escravos, surgiu mediante à constituição de laços estreitíssimos de confiança e de reciprocidade. A precariedade dos meios de comunicação e as grandes distâncias envolvidas reforçavam, ainda mais, a necessidade por indivíduos de confiança.

¹⁸¹ Esta relação circular, dinâmica entre permanência e transformação, entre sincronia e diacronia, é abordada de maneira interessante por Marshall Sahlins. Segundo o autor, a “ação simbólica é um composto duplo, constituído por um passado inescapável e por um presente irreduzível. Um passado inescapável porque os conceitos através dos quais a experiência é organizada e comunicada procedem do esquema cultural preexistente. E um presente irreduzível por causa da singularidade do mundo em cada ação (...) A diferença reside na irreduzibilidade dos atores específicos e de seus conceitos empíricos que nunca são precisamente iguais a outros atores ou a outras situações (...) há um passado no presente, um sistema a priori de interpretação (...)”. Cf *Ilhas de História*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990, p., 189.

¹⁸² MARTINS, Maria Fernanda. Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares. In FRAGOSO, João Luís Ribeiro (et alii). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos, América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p., 423.

Analisando as redes comerciais entre as províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, entre os anos de 1850 e 1880, Paula Chaves Teixeira constatou a importância dos elos familiares. Segundo a autora, a “presença de familiares” em pontos estratégicos contribuiu “para o acesso ao crédito, [e para a] circulação dos acertos” entre os envolvidos nas múltiplas atividades comerciais. Para Teixeira, esta prática envolvendo filhos, genros e agregados, “facilitou a relação entre os homens sediados em pontos geograficamente distantes”¹⁸³.

A família também foi objeto de análise de autores como Gilberto Freyre e Sérgio Buarque de Holanda. Para ambos, o *afrouxamento* proporcionado pelo distanciamento físico entre a colônia e a metrópole possibilitou, por assim dizer, na emergência da figura do *pater famílias*, materializado pelo senhor de engenho ou pelo coronel das fazendas de cacau, algodão, fumo e café espalhadas pelo Brasil. Pouco a pouco, funções de caráter político, administrativo, jurídico e econômico, responsáveis pela dinâmica da Colônia e do Império, eram controladas em maior ou menor grau por estes potentados locais.

Epicentro do poder, o *pater famílias* atuou como força centrípeta sobre uma gama variada de indivíduos que procuravam obter recursos e privilégios para o seu proveito próprio. A partir deste jogo desigual de forças, Sérgio Buarque de Holanda observou o fortalecimento dos “vínculos de pessoa a pessoa” e a prática dos favores visando ganhos imediatos. Para o autor, este contexto favoreceu a predominância “do afetivo [e] do irracional”¹⁸⁴ sobre a impessoalidade, a racionalidade, o mérito e a capacidade individual. O apadrinhamento, fruto da indicação e da troca de favores, se transformou em uma prática, em um *modus operandi* para promover a expansão e o fortalecimento das grandes famílias. Para Freyre, foi a família e, “não o indivíduo, nem tampouco o Estado (...) o grande fator colonizador no Brasil”¹⁸⁵.

¹⁸³ TEIXEIRA, Paula Chaves. *Negócios entre mineiros e cariocas: famílias, estratégias e redes mercantis no caso de Gervásio Pereira Alvim (1850-1880)*. Dissertação (Mestrado) – UFF. Departamento de História, 2009, p., 146.

¹⁸⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, 26ª ed., p., 61.

¹⁸⁵ FREYRE, Gilberto. *Casa-grande e senzala. Introdução à história da sociedade patriarcal no Brasil*. São José: ALLCA XX, 2002, p., 46.

Casamento, sociedade e economia: mundos em transformação

O segundo *encontro* entre os Macedo e os Röhe ocorreu no ano de 1864, no Juízo da 1ª Vara Comercial. Neste ano, Manoel José Fernandes de Macedo, proprietário do imóvel localizado na rua do Conde d'Eu nº 134, solicitou perante o poder público, a suspensão de um “muro divisorio” que estava “invadindo a [sua] propriedade”. Quais seriam os motivos desta reclamação?

Ao contrário do que vimos anteriormente, isto é, no processo de 1858, onde os Röhe obtiveram embargo de obra, neste processo em questão, foram os Macedo os vencedores da causa. Outro ponto importante é que, ao contrário do primeiro processo, neste *imbróglío* entre as duas famílias, conseguimos identificar mais uma atividade econômica do casal Macedo.

[***]

Para verificar a reclamação feita por Manoel José Fernandes de Macedo, foi necessário, o envio de um representante do poder público para constatar a existência ou não de tal problema. Segundo os peritos responsáveis pela vistoria,

(...) em todo ou em parte p^a os terrenos respectivos dos Nuncd^{os} [Röhe] Nunciante[Macedo], em que lugares e quanto quantas braças de muro estão concluídas, quantas faltão concluir p^a feixar os dous terrenos: **em que altura ou ponto foi a obra embargada em relação aos cortiços que o Nunc^e[Macedo] tem em seu estrito terreno**, e á bica, e deposito de agoa de madeira que tem o Nunc^e[Macedo] (...)¹⁸⁶

A presença de cortiços pôde ter motivado a construção deste muro por parte dos Röhe. Afinal, ser vizinho de um cortiço não era das coisas mais agradáveis naquele momento. Mas, por quê?

Para Sidney Chalhoub, este incômodo surgiu mediante à uma conjunção de fatores sociais e econômicos a partir da década de 50. Com o “crescimento do fluxo imigratório português” e o “aumento do número de alforrias”¹⁸⁷, o espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro presenciou um forte desequilíbrio na relação entre habitantes e o número de moradias disponíveis.

Graças a este déficit habitacional, decorrente em boa parte pela ausência de uma política habitacional por parte do Império, foi possível explorar um promissor ramo de negócios na cidade do Rio de Janeiro: o aluguel de quartos ou de pequenas moradias voltadas para uma população com baixo poder aquisitivo.

¹⁸⁶ AN – Juízo da 1ª Vara Comercial; Ano 1864; Nº 993; M 118; Folha 18. Grifo nosso.

¹⁸⁷ CHALHOUB, *op. cit.*, p., 31.

As levas de portugueses que chegaram à Corte, segundo Carlos Hasenbalg, “não possuíam habilidades ou qualificações especiais, nem dispunham de quaisquer recursos econômicos ou educacionais particulares”¹⁸⁸ que pudessem proporcionar alguma vantagem em relação aos brancos pobres, escravos ou libertos. Em uma cidade em expansão, esta fartura de mão de obra para trabalhos não especializados, permitia grandes lucros por partes dos construtores e empreiteiros que exploravam os espaços da cidade.

Os baixos salários provocados por este *exército de reserva* incapacitavam a constituição de uma poupança por parte dos trabalhadores como também, dificultavam o seu acesso a itens básicos como alimentação, moradia e vestuário. O elevado custo de vida de capital do Império, como frisou José Murilo de Carvalho¹⁸⁹, agravava ainda mais a condição destes trabalhadores com baixa qualificação. Logo, as dificuldades em obter bons empregos e, por consequência, bons salários, *empurravam* um percentual considerável de indivíduos e de suas famílias para espaços alternativos, para as habitações coletivas que vulgarmente ficaram conhecidas como cortiços¹⁹⁰.

Este ambiente pode ser observado em um clássico da literatura brasileira. Em *O cortiço*, escrito em 1890 por Aluísio Azevedo, o autor, descreve a trajetória de um também português, o jovem João Romão, na sua busca pelo enriquecimento a qualquer custo. Ao que parece, tanto Romão como Macedo, viram nos aluguéis uma excelente forma de prosperar financeiramente. Segundo Azevedo,

(...) as casinhas do cortiço, à proporção que se atamancavam, enchiam-se logo, sem mesmo dar tempo a que as tintas se secassem. Havia grande avidez em alugá-las; aquele era o melhor ponto do bairro para gente do trabalho. Os empregados da pedreira preferiam todos morar lá, porque ficavam a dois passos da obrigação¹⁹¹.

As atividades locatárias do casal Macedo eram bem diversificadas. Podemos observar a sua *geografia* graças ao inventário realizado pela Municipalidade a partir do ano de 1874. Por intermédio desta fonte, foi possível localizar praticamente todos os

¹⁸⁸ HASENBALG, Carlos A. *Discriminação e desigualdades raciais no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2005, p., 175.

¹⁸⁹ CARVALHO, José Murilo. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p., 21.

¹⁹⁰ Segundo Luiz Carlos Soares, foi “a partir dos anos de 1850, com o constante crescimento populacional” que se observou “a falta de moradia. A solução adotada pelos especuladores e proprietários de terrenos foi a construção de habitações coletivas, chamadas pelos contemporâneos de *estalagem* ou *cortiços*”. Cf *O 'povo de Cam' na capital do Brasil: escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Tese (Doutorado), 1988, p., 27. Grifos do autor.

¹⁹¹ AZEVEDO, Aluísio. *O cortiço*. São Paulo: Círculo do Livro, s/d., p., 18.

imóveis declarados no inventário, de 1885, de Maria do Carmo Louzada Macedo¹⁹². Cruzando os endereços contidos no inventário com os indicados pela Municipalidade, somos capazes de observar a movimentação dos investimentos do casal ao longo de uma década.

Por alto, podemos dizer que entre 1874 e 1885, o casal Macedo manteve constante o seu patrimônio em bens de raiz. Foi possível contabilizar um total de 51 imóveis distribuídos pelas ruas do Hospício (atual Buenos Aires); Imperatriz (atual Camerino); Inválidos (idem); Conceição (idem); Travessa do Senado (atual 20 de Abril); Senador Euzebio (incorporada à Avenida Presidente Vargas); São Leopoldo (atual Júlio do Carmo); Visconde de Sapucahy (atual Marquês de Sapucaí); Conde d'Eu (atual Frei Caneca) e Praça Dona Antonia (idem)¹⁹³.

Deste total, 30 imóveis (58,82%) ficavam na rua Visconde de Sapucahy. Os motivos para tal concentração podem ser basicamente dois: 1) o seu baixo custo – observando a expansão demográfica e o déficit habitacional da cidade, o casal direcionou boa parte dos seus recursos para esta potencial área ou 2) a sua localização – por estar situada próxima à fábricas, oficinas, açougues, pedreiras e cocheiras, por exemplo, atividades que empregavam uma mão-de-obra com baixos salários, a necessidade de moradias mais baratas e próximas do espaço de trabalho de homens e mulheres, incentivou à compra neste endereço.

A segunda opção ganha mais força quando olhamos com mais detalhes o inventário elaborado pela Municipalidade. Ao longo do citado levantamento, a expressão “ditos – quartos”, aparece repetidamente pelas suas páginas. Em relação aos imóveis pertencentes ao casal Macedo, esta expressão aparece 81 vezes! Deste montante, um total de 65 “ditos - quartos” (aproximadamente 80%), correspondiam aos imóveis situados à rua Visconde de Sapucahy. Somente o imóvel localizado no número 167, comportava “40 ditos – quartos”. Recorrendo ao inventário de Manoel José Fernandes de Macedo, podemos vislumbrar com maiores detalhes este espaço em questão. Segundo o documento,

Um predio a rua de Visconde de Sapucahy numero cento e sessenta e sete, o terreno mede tres metros e dez centimetros por vinte e tres metros de comprimento que dá entrada para a sua estalagem que tem de comprimento cento e trinta dous metros e trinta centimetros por cento oito metros de largura (...) dahi para os fundos doze metros acha-se edificado dentro deste terreno trinta cazinhas de porta e janella, portador de madeira, divididos em

¹⁹² AN – Inventários. Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código. Fundo 3J.

¹⁹³ CAVALCANTI, João Cruvello. *Nova numeração dos prédios da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Deptº Geral da Cultura da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1979.

sala, quarto e cozinha, assoalhados (...) tendo mais no terreno uma escada de madeira, que dá entrada para onze cazinhas por cima do primeiro lance – tendo mais na entrada cinco cazinhas em tudo iguais as outras (...) duas caixas d'água e quatro cazinhas de madeira com latrinas (...) ¹⁹⁴.

Se, prestarmos atenção, este documento faz menção a 46 “cazinhas”, ou seja, a 46 quartos e não a 40 como havíamos mencionamos anteriormente. Esta diferença ocorre pelo ano em que o inventário de Maria do Carmo Louzada Macedo foi realizado, em 1885. Entre o levantamento feito pela Municipalidade e a sua morte, tivemos aproximadamente 10 anos. Ao longo deste período, é bem provável que o casal Macedo tenha ampliado o seu espaço visando, é claro, aumentar os seus ganhos. Esta diferença numérica é sintomática: investir em moradia barata era certeza de obter bons dividendos em um curto espaço de tempo.

A força econômica da família Macedo foi, creio eu, demonstrada anteriormente. As “escripturas de contracto antinupcial” ¹⁹⁵ dos casais Henrique Röhe/Carolina Macedo e de Guilherme Röhe/Maria da Gloria Macedo, endossam ainda mais a nossa posição: a união entre estas duas famílias foi impulsionada por fortes interesses econômicos. Caso haja alguém que discorde desta afirmação, aqui ficam algumas perguntas: por que os casamentos ocorreram mediante à concordância de um contrato? Se, não houvesse uma certa vantagem para os Röhe, como explicar o casamento entre dois mundos distintos, entre católicos e protestantes, em plena turbulência entre o governo imperial e a Igreja ¹⁹⁶? Além disto, até que ponto um contrato antenupcial pode indicar permanências ou transformações em uma sociedade?

Os casamentos envolvendo Henrique Christiano Röhe e Carolina Leopoldina Louzada de Macedo, e Guilherme Frederico Röhe e Maria da Gloria Louzada Macedo, por exemplo, foram realizados mediante a um contrato antenupcial. Ao lermos o documento, percebemos não só a preocupação do casal Macedo em garantir o patrimônio de suas filhas, mas também, as suas opções em relação ao dote de suas herdeiras.

Antes de avançarmos na leitura do contrato, Cristina Cancela expõe uma perspectiva interessante sobre os contratos nupciais. Segundo a autora,

¹⁹⁴ AN – Inventários. Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código Fundo 3J; Folha 38 v.

¹⁹⁵ Para maiores detalhes sobre a importância do contrato antenupcial ver CANCELA, Cristina D. Famílias de elite: transformação da riqueza e alianças matrimoniais. Belém 1870-1920. *Topoi*, vol., 10, nº 18, em especial p., 33.

¹⁹⁶ Sobre a *Questão Religiosa* cf PEREIRA, Nilo. *Conflitos entre a Igreja e o Estado no Brasil*. Recife: Editora Massangana, 1982.

os contratos matrimoniais pré-nupciais visavam claramente a proteger os bens de cada um dos cônjuges dos direitos do outro cônjuge dentro do sistema de comunhão de bens. Assim é possível que os contratos refletiam a desigualdade econômica inicial entre os cônjuges. Ou seja, no caso de casamentos assimétricos, o cônjuge com o maior fortuna usava o regime de separação de bens como forma de preservação e garantia do patrimônio individual e familiar. Quando esta situação cabia à mulher, seus bens não poderiam ser possuídos pelo marido, apenas administrados¹⁹⁷.

Construído sobre sete cláusulas, o contrato visou restringir ao máximo qualquer possibilidade de transferência dos bens ou de sua utilização para o pagamento de dívidas *trazidas* pelos futuros esposos. Deste conjunto de cláusulas, as de número 1, 5 e 6 evidenciam muito bem a nossa colocação. Em relação à primeira, diz o contrato que

(...) bens que ella outorgante passaria a ter por titulo hereditario, não se communicarão com seo futuro marido, ficando todos pertencendo exclusivamente a ella outorgante¹⁹⁸.

A quinta cláusula destaca que os

(...) bens que a outorgante se reserva, isto é, os que exclue da communhão são inalienaveis, e não podem ser sujeitos a hypotecas, penhor, ou outro qualquer onus, e muito menos fazerem parte do activo commercial de seo futuro marido¹⁹⁹.

Por último, a sexta cláusula. Aqui podemos observar a única possibilidade de um certo ganho por parte dos noivos. Segundo o contrato, somente mediante ao

(...) falecimento della outorgante, o outorgado seo futuro marido adquirirá a meação dos bens que a outorgante aqui exclue da comunhão, passando uma meação para os filhos ou descendentes que ella houver do seo casamento e em falta delles para seos legitimos herdeiros, sem que tal meação possa ser por dividas que por ventura a esse tempo tenha o outorgado seo futuro marido²⁰⁰

Além desta restrição em relação ao uso dos bens herdados, o casal dotou todas as suas filhas com “cinco Apólices da Divida publica do valor nominal de um conto de reis cada uma, de juros de seis por cento”. Este conjunto de bens também não fugia à regra. As apólices eram “incommunicaveis com o futuro marido, e inalienaveis, nem podendo ser dados em caução, penhora ou sujeita a qualquer outro onus”²⁰¹. Mesmo com estas impossibilidades contratuais, quais seriam as vantagens para os noivos?

Ao que tudo indica, uma possível utilização do capital herdado pelas filhas do casal Macedo só pôde ser feita após a morte do último cônjuge, neste caso, o de Manoel José Fernandes de Macedo, isto é, em 1897. O patrimônio deixado por Macedo era

¹⁹⁷ CANCELA, *Casamento e relações ...*, p., 301.

¹⁹⁸ AN – Inventários. Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código Fundo 3J; Folha 191.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ *Ibidem*.

²⁰¹ *Ibidem*.

composto basicamente por dois grupos de investimento: a) casas; terrenos; sobrados e b) ações e apólices da dívida pública. O montante deixado pelo patriarca atingiu a cifra de 796:553\$769 réis. Este valor e a sua configuração permitem algumas inferências.

Em relação ao conteúdo do patrimônio deixado por Manoel José Fernandes de Macedo, uma diferença em termos percentuais ao inventário de sua mulher, salta aos olhos! Basicamente, ambos os inventários são compostos pelos grupos acima mencionados. Comparando a distribuição destas duas categorias de investimentos, chegamos a estes números:

Tabela nº12
Grupo A - Imóveis
Grupo B – Ações e títulos da dívida pública

Inventariado_Ano	% Grupo A (aprox)	% Grupo b (aprox)	Total (A+B)
Maria do Carmo Louzada Macedo (1885)	51,27	48,73	522:725\$000
Manoel José Fernandes de Macedo (1897)	93	7	796:553\$769

Em relação aos inventários analisados, não encontramos investimentos em escravos. Por quê? Para o inventário de Manoel José Fernandes de Macedo, realizado em 1897, o motivo é óbvio, a escravidão já havia terminado. Por outro lado, o inventário de sua esposa, realizado em 1885, permite algumas constatações sobre as opções de investimento após 1850.

Como podemos ver, os bens de Maria do Carmo Louzada Macedo não continham escravos, basicamente, eram compostos por imóveis e *papéis*. Este perfil adotado não foi uma exclusividade por parte dos Macedo. A partir da segunda metade do século XIX, graças a uma série de transformações na economia e na política imperial, muitos investidores, e o casal Macedo é um exemplo deste momento, construíram novas e mais rentáveis estratégias de investimentos.

Por intermédio de uma extensa pesquisa documental, elaborada a partir dos inventários *post mortem*, Luiz Carlos Soares fornece não apenas o perfil dos investidores para a cidade do Rio de Janeiro ao longo do século XIX, mas também, nos dá subsídios para a compreensão das escolhas efetuadas como, por exemplo, a dos Macedo.

A partir da década de 1850, mais especificamente com a lei Eusébio de Queiroz, houve, segundo Soares, uma nova busca por investimentos. Graças ao fim do tráfico negreiro, via Oceano Atlântico, e a expansão da economia cafeeira no Vale do Paraíba, necessitando constantemente de mão de obra, possibilitaram uma conjuntura favorável à elevação dos preços dos escravos. Este ambiente impulsionou a venda de muitos cativos por parte dos seus senhores. Porém, esta venda seria em vão caso não existissem novas práticas de ganhos. Para o autor,

os senhores só se desfizeram de seus escravos porque encontraram na diversificação da economia do Rio de Janeiro, a partir dos anos 1850, alternativas mais interessantes para investimento do seu capital, o que fez com que a aquisição e a posse do elemento cativo deixasse de ser considerada por muitas pessoas como uma forma de investimento rentável e segura²⁰².

Esta rentabilidade e segurança mencionadas por Soares podem ser muito bem traduzidas por: ações; títulos da dívida pública e imóveis, por exemplo. Curiosamente, as opções escolhidas pelo casal Macedo. Logo, segundo o autor, a partir da segunda metade do século XIX, “a propriedade escrava deixou de ser o mais importante fator de determinação da posição dos indivíduos, para dar lugar, gradativamente, a novos critérios de hierarquia social”²⁰³. Ao que tudo indica, Maria do Carmo e Manoel José Fernandes de Macedo estavam cientes das transformações pelas quais a economia do país passava.

Como já havíamos mencionado anteriormente, a ausência de instrumentos que possam fornecer a inflação acumulada ao longo do período mencionado, entre 1885 e 1897, inviabiliza, a meu ver, qualquer tipo de comparação entre os dois cortes temporais. Contudo, o exercício que podemos realizar é o de comparar os índices absolutos dos grupos de investimentos²⁰⁴. Para o primeiro inventário, o de Maria do Carmo Louzada Macedo, há praticamente uma equiparação entre os dois grupos de investimentos. Já o percentual encontrado no inventário do seu esposo, Manoel José Fernandes de Macedo, é um tanto quanto intrigante.

Entre a elaboração dos dois inventários, entre 1885 e 1897, o Brasil vivenciou uma série de transformações em suas instâncias jurídica, política e econômica. Ao final

²⁰² SOARES, *O povo de Cam...*, p., 84.

²⁰³ *Ibidem*, p., 96.

²⁰⁴ Esta mudança em relação aos investimentos também foi observada por Michelle Perrot. Segundo a autora, na “metade do Segundo Império, os imóveis urbanos respond[iam] por 18% das rendas e as propriedades agrícolas por 41%, contra apenas 5,9% provenientes das aplicações de bens móveis. Na segunda metade do século XIX, porém, a atração pelas aplicações aumenta de forma constante, estimulado pelo desenvolvimento das sociedades anônimas, pela mudança das estratégias bancárias e pelas especulações consecutivas que levaram à desagregação de inúmeros patrimônios herdados”. PERROT, *op. cit.*, p., 107.

da década de 80, extinguiu-se a escravidão e o seu sustentáculo político, o Império. Nascia uma república presidencialista buscando ares de modernização nos campos da política e da economia. Se, por um lado, já em 1891 o país ganhava a sua nova carta constitucional, entre os anos de 1889 e 1891, o país vivenciou uma grave crise econômica.

O Encilhamento²⁰⁵, ao que parece, deixou profundas marcas no mercado financeiro. Entre os anos de 1894 e 1897, sendo este último o ano do inventário de Manoel José Fernandes de Macedo, o volume operado na bolsa de valores apresentou quedas sucessivas. Pelos dados oferecidos por Maria Bárbara Levy, podemos montar as seguintes tabelas:

Tabela nº13 Nº de C^{ias} e Frequência de Negociações na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro 1886-1893

Anos	Número de C ^{ias}	Frequência
1886	53	747
1887	50	995
1888	53	1252
1889	58	2310
1890	114	4587
1891	61	6670
1892	42	3415
1893	43	1747

Entre os anos de 1888 e 1891, a bolsa vivenciou o seu auge em termos de negociação. Se, a febre causada pelo Encilhamento durou entre 1889 e 1891, e a frequência da tabela acima comprova este fato, os anos seguintes, marcaram o declínio acentuado das operações no *pregão* da bolsa. É bem provável que Manoel José Fernandes de Macedo não tenha ficado passivo diante desta reviravolta no mercado de investimento.

Se, a frequência declinou a partir de 1892, o volume negociado na bolsa não fugiu a esta regra.

²⁰⁵ Sobre assunto ver LEVY, *op cit.*, em especial, o capítulo IV, pp 141-181 e TANNURI, Luiz Antonio. *O Encilhamento*. Dissertação (Mestrado), Instituto de Economia/Unicamp, 1977.

Tabela nº14 Volume negociado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro (em 1:000\$000)

entre 1894-1900²⁰⁶

Ano	Volume
1894	96.108
1895	87.328
1896	80.662
1897	70.672
1898	82.380
1899	83.574
1900	58.486

Já nesta tabela, que inclui também o ano da realização do inventário de Manoel José Fernandes de Macedo, isto é, o ano de 1897, observa-se a queda continua do volume transacionado na bolsa. Ao que parece, as sequelas provocadas pelo Encilhamento perduram por boa parte da década 90.

Os dados acima permitem algumas conjecturas. A grave crise no mercado de ações e título, ocorrida a partir de 1891, fez com que Macedo buscasse novas possibilidades para proteger o seu patrimônio. Dois fatos chamam a nossa atenção quando confrontamos os inventários. A primeira, diz respeito ao percentual investido na categoria ações e títulos. Em 1885, o inventário de Maria do Carmo assinalou 48,73% do seu patrimônio nestas opções. Doze anos mais tarde, no inventário do seu esposo, o percentual encontrado foi de apenas 7%. Ao que parece, Manoel José Fernandes de Macedo perdeu boa parte de capital investido. Esta assertiva sustenta-se pelas informações contidas no inventário de sua esposa.

Ao todo, o casal Macedo possuía 7 filhos, sendo 4 mulheres e 3 homens. As mulheres eram: Leonor Lousada de Macedo, Carolina de Macedo e Maria da Gloria de Macedo, estas casadas com os Röhe, e Amalia de Macedo. Os homens eram: Manoel José Fernandes de Macedo Jr, Joaquim José Fernandes de Macedo e Thomas José Fernandes de Macedo. Se, as quatro filhas tiveram um tratamento igual, ou seja, receberam a mesma quantia ao se casarem (5 contos de reis em apólices), teríamos então, a soma de 20 contos de réis distribuídos em apólices da dívida pública.

Para efeito de lembrança, o inventário de Maria do Carmo cita um total de 174 apólices, perfazendo um total de 254:740\$000 réis. Um cálculo superficial aponta para um restante em torno de 234 contos de réis. Infelizmente, a fonte não informa se os

²⁰⁶ LEVY, *op cit*, tabela 23, p., 244. No campo “Volume” estão inseridas as seguintes opções de investimento: Títulos da Dívida Pública; Ações; Debêntures e Letras Hipotecárias.

homens receberam alguma quantia em apólices da dívida. Mas, se os homens receberam, e aqui estamos exercitando as nossas suposições, o mesmo tratamento, ainda restariam aproximadamente 230 contos. A partir desta análise, surge uma outra pergunta: esta quantia, que não era desprezível, fora direcionada para que setor da economia?

A escassez de informação não permite conclusões definitivas sobre os caminhos que o nosso personagem trilhou, contudo, o inventário realizado pela Municipalidade no ano de 1874 pode nos ajudar nesta questão.

Conforme havíamos falado, entre a morte da sua esposa e a realização do seu inventário, passaram-se 12 anos. Ao longo deste período, houve a manutenção no que diz respeito aos imóveis e mais, uma valorização que pode servir de explicação para o montante encontrado no inventário de Manoel José Fernandes de Macedo.

Para afiançar esta nossa suposição, iremos recorrer aos censos de 1872, 1890 e de 1900. Vejamos o crescimento demográfico nestes três períodos.

Tabela nº15 Crescimento populacional/ano do Rio de Janeiro²⁰⁷

População	1872	1890	1900
Homens	576.966	739.330	866.587
Mulheres	480.730	660.205	751.022
Total	1.052.696	1.399.535	1.617.600

Entre os censos de 1872 e 1890, a população do Rio de Janeiro apresentou um crescimento na ordem de aproximadamente 32%. Talvez, este incremento demográfico tenha atuado de maneira positiva para Manoel José Fernandes de Macedo. *Trocando em miúdos*, a procura por habitações, mediante a esta fato apontado, provocou uma valorização dos imóveis. Esta colocação pode ser comprovada pelos inventários.

A grande concentração de imóveis na rua Visconde de Sapucahy ao que parece, não foi à toa. Tomemos para efeito de comparação o prédio localizado no nº 155 da citada rua. Em 1885, no inventário Maria do Carmo Louzada Macedo, este imóvel foi avaliado em sete contos de réis. Dentre as suas principais características estavam a existência de

(...) duas portas e portão na loja e tres janellas de sacada com grades de ferro no sobrado (...) medindo de frente seis metros e setenta centímetros por vinte e um metros e oitenta de fundo - sua construção de pedra e cal (...)²⁰⁸

²⁰⁷ Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas, e sociais de 1550 a 1988. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – 2 ed., do 3º vol., de Séries estatísticas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, tabela 1.7., p., 34.

Doze anos depois, no inventário de Manoel José Fernandes de Macedo, sem indicar qualquer alteração em sua estrutura ou benfeitoria, o mesmo prédio era avaliado por 16 contos de réis. Em termos absolutos, a sua valorização foi da ordem de 128%. Ao que tudo indica, Macedo teve perdas significativas em relação aos investimentos voltadas para ações e títulos da dívida pública. Contudo, a valorização do solo urbano compensou estas perdas e mais, garantiu aos seus herdeiros excelentes rendimentos.

[***]

Mesmo o casamento sendo uma instituição altamente representativa, permeada por valores morais e conservadores, os Macedo introduziram um certo ar de modernização. O contrato, fundamentado pela lei e por uma racionalidade calculada, definiu muito bem o campo de atuação das partes envolvidas.

Se, observarmos a composição dos dotes ao longo do período colonial, podemos verificar a presença marcante de terras, escravos, gado, joias e mobiliário²⁰⁹. Boa parte destes elementos, segundo Mariana Muaze, “proporcion[ou] a maior parte da mão de obra e dos meios de produção necessários para um casal dar início a sua unidade produtiva”²¹⁰. Se, atribuirmos às categorias “fixo” (terra) e “móvel” (escravos e gado), por exemplo, podemos verificar que estas categorias permaneceram ao longo do Império. Contudo, o seu conteúdo, aquilo que é responsável pela sua classificação enquanto tal sofrera algumas modificações.

Pelo que foi observado no inventário do casal Macedo, em especial o da sua esposa, já que o falecimento de Manoel José Fernandes de Macedo ocorreu após abolição, a presença de bens como escravos, gado ou joias, é praticamente nula. Este perfil de investimento altamente urbano apontava para uma economia em transformação.

Ao que tudo indica, houve uma alteração, uma modificação em termos de investimento ao longo das décadas. Se, os bens “móveis” na Colônia eram o gado, os escravos e as joias, por exemplo, no Império, mais precisamente em um espaço urbano como a Corte, ao que parece, os investimentos voltados para as ações e as apólices da dívida pública foram, pouco a pouco, sendo incorporadas à categoria de investimentos “móveis”.

²⁰⁸ AN - Inventários. Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Folha 33 v; Código Fundo 3J.

²⁰⁹ SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Sistema de casamento no Brasil colonial*. São Paulo: T.A. Queiroz: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984, p., 106.

²¹⁰ MUAZE, Mariana. *As memórias da viscondessa: família e poder no Brasil Império*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008, p., 45.

Mesmo com este indício de transformação, de um processo de urbanização que ocorria concomitantemente ao desenvolvimento do setor financeiro, a categoria “fixo”, compreendida aqui pelos prédios, sobrados, terrenos e casas, respondia ainda por uma parcela significativa dos investimentos.

Se, lembrarmos os dados levantados por Manolo Florentino, principalmente para a década de 1840, os investimentos em prédios urbanos já respondiam por 35,8% das atividades e bens econômicos nos inventários *post mortem* da praça comercial do Rio de Janeiro²¹¹. Pelo que podemos observar, comparando espaços temporais distintos, os investimentos voltados para o segmento imobiliário foram historicamente muito vantajosos.

Para autores como Sidney Chalhoub e Zephyr Frank, esta categoria de investimento foi atrativa graças a uma série de fatores. Para o primeiro,

O crescimento da cidade para novas áreas tornou-se factível a partir dos anos de 1870 devido à expansão das linhas de bonde. Pouco a pouco, fazendas e chácaras nos subúrbios foram sendo compradas e loteadas, numa conjunção de interesses entre empresários da área de transporte e agentes do capital imobiliário²¹².

Esta presença majoritária dos bens “fixos” aponta para algumas possibilidades. Fatores como o crescimento demográfico e a expansão dos meios de transporte potencializavam a exploração de novas e antigas áreas do Rio de Janeiro. Se, observarmos os inventários do casal Macedo, separados por 12 anos (1885-1897), constatamos percentuais consideráveis de aumento em determinados imóveis²¹³.

Viver de aluguel ao que tudo indica, era uma atividade bem rentável e mais segura. Segundo Luiz Carlos Soares, esta rentabilidade surgia graças ao “crescimento populacional da cidade e da crise de moradia”²¹⁴ pela qual atravessou a capital imperial. Em relação ao primeiro item, acho que já falamos o necessário linhas acima. Já, o segundo ponto, o item segurança, ocorria graças à confecção de um contrato, instrumento que estabelecia os valores de aluguel, multa e os limites de uso por parte do locatário. Por outro lado, as ações e apólices, categorias de investimentos mais recentes, ainda pouco difundidas em toda a sociedade, eram mais instáveis e sensíveis às mudanças políticas ou às flutuações do mercado, fossem elas, externas ou internas.

²¹¹ FLORENTINO, *op. cit.*, p., 185.

²¹² CHALHOUB, *op. cit.*, p., 52.

²¹³ Por não termos instrumentos que permitam mensurar a inflação acumulado ao longo do período citado, iremos trabalhar com o valor bruto do imóvel, isto é, faremos uma simples subtração entre os valores encontrados os anos de 1897 e 1885.

²¹⁴ SOARES, *O povo de Cam...*, p., 84.

Para Zephyr Frank, havia um outro fator que contribuía para este baixo índice de investimento: “stocks and bonds, for their part, remained exclusive to the rich or **educated**”²¹⁵. O autor não informa como chegou a tal constatação, porém, ela possui um *quê* de razão. O fato de investir uma parte dos seus recursos financeiros neste segmento exigia, por parte dos seus investidores, um acompanhamento diário da cotação dos títulos e das ações negociadas no *pregão*. A princípio, ler os jornais, o principal veículo de comunicação da época, era uma das opções para se manter informado sobre as tendências de investimentos.

Boa parte das informações circulava graças aos *zangões*. Era graças a este indivíduo “que os jornalistas recorriam para se informar sobre as cotações diárias”²¹⁶ do mercado. Logo, para obter êxito neste segmento alternativo de investimento, era primordial ser “educado”, ou seja, possuir um nível médio de leitura para compreender os fatores que poderiam afetar ou não a cotação de determinados título na bolsa. Além disto, e talvez o mais importante, era a necessidade de estar inserido em redes de informações, em espaços privilegiados como cafés, salões de leitura e as associações, como meio para se obter algum tipo de informação privilegiada. Ao que tudo indica, estas duas prerrogativas não estavam disponíveis para grande parte da população, o que, por sua vez, pôde ter atuado para a sua baixa difusão como modalidade de investimento.

Vimos até este momento os bens e o valor do inventário de Manoel José Fernandes de Macedo e também, as cláusulas antenupciais. Entre o período que envolve o falecimento do casal Macedo, ocorreram também, o falecimento de duas de suas três filhas casadas: Leonor de Macedo Röhe, esposa de João Ludolfo Röhe e, Maria do Gloria de Macedo Röhe, esposa de Guilherme Frederico Röhe.

Como a cláusula 6 permitia a meação dos bens entre os filhos do casal e o marido, foi apenas a partir do falecimento de suas esposas que, João e Guilherme Röhe obtiveram acesso em parte aos recursos financeiros de suas ex-esposas. A presença dos filhos, herdeiros naturais do casal, fragmentava o patrimônio deixado. Isto fica claro no

²¹⁵ FRANK, *op. cit.*, p., 89. Ser “educado” ou melhor, ser alfabetizado em um país tão excludente como Brasil era um privilégio para pouquíssimos. Grifo nosso. Segundo José Murilo de Carvalho, analisando o censo de 1872, verificou-se que “somente 16,85% da população entre seis e 15 anos frequentava escola. E havia menos de 12000 alunos matriculados nas escolas secundárias numa população livre de 8.490,910 habitantes. Os dados de ocupação fornecidos pelo Censo de 1872 permitem calcular o número de pessoas com educação superior no país em torno de 8000”. Cf *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, 3ª ed., p., 80. Sobre o desenvolvimento da leitura na Europa cf BURKE, Peter. *Cultura popular na Idade Moderna*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

²¹⁶ LEVY, Maria Bárbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977, p., 102.

inventário de Manoel José Fernandes de Macedo. Para cada um de seus filhos foi deixada uma “legítima paterna” avaliada em 55 contos de réis. No caso de Maria da Gloria Macedo Röhe, por exemplo, a “legítima paterna” foi dividida “pelos seus cinco filhos – netos do Inventariado”²¹⁷, ou seja, cada um recebeu 11 contos de réis após o falecimento do seu avó materno.

Além de exigir o cumprimento e a proteção do patrimônio dos seus netos, Macedo era um bom cobrador. Em seu inventário, encontramos uma dívida de 3:260\$000 de réis contraída por Guilherme Frederico Röhe, esposo de Maria da Gloria. Ao que parece, o patriarca da família levava muito a sério o ditado popular: *amigos, amigos, negócios à parte*. A dívida foi cobrada e mais, ganhou notoriedade entre os demais parentes.

Esta impossibilidade de utilizar os bens herdados pelas filhas do casal Macedo não inviabilizou a expansão dos negócios da *segunda geração* dos Röhe. A década de 70 foi, como iremos ver mais adiante, próspera para os três sócios.

A partir da segunda metade do século XIX, tanto o Brasil como o restante do mundo, vivenciaram profundas transformações. Graças ao aprimoramento dos meios de transportes como, por exemplo, o ferroviário e o marítimo, as distâncias foram *encurtadas* e mais, estas duas modalidades de transportes permitiram por seu turno, a redução do custo de muitos produtos exportáveis como o café, algodão e açúcar, fundamentais em nossa balança comercial.

Elementos como a expansão urbana, o desenvolvimento do sistema bancário e, por último, uma série de inovações no campo tecnológico, podem ser entendidos como os responsáveis por esta nova ordem econômica. Assim sendo, como a *segunda geração* dos Röhe respondeu a este novo cenário?

Pelo que foi exposto linhas acima, investir em imóveis não foi o único bom investimento na capital do Império. A expansão do perímetro urbano ocorreu mediante a sua urbanização. Como observou Gilberto Freyre,

No Rio de Janeiro, começou-se a levantar quanto possível o solo da cidade, aterrando-se lugares baixos e poludosos. Cuidou-se do calçamento das ruas (...) facilitou-se o escoamento das águas de chuva (...) Deu-se começo ao encanamento de gás. Aumentou-se a área urbana (...)²¹⁸

²¹⁷ AN – Inventários. Ano 1897; Id 11769; Notação 149; Caixa 4229; Galeria A; Folha 15.

²¹⁸ FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global, 2006, 16ª ed., p., 684.

Para cobrir esta área que aumentava, foi fundamental o desenvolvimento e o aprimoramento dos meios de transporte, fossem eles, particulares ou públicos. Este ambiente de prosperidade foi vivenciado e aproveitado pelos Röhe. Em 1874, as oficinas de Henrique, Guilherme e João Ludolfo Röhe, foram contratadas para fornecerem carros e a prestarem também, serviços de manutenção à Companhia Fluminense Ferro Carril.

No dia 23 de julho de 1874, o Dr Luiz Bandeira de Gouvêa, diretor gerente da companhia, firmava um contrato na ordem de 44 contos de réis com os Röhe para o fornecimento de 26 carros para trilhos urbanos; sendo 20 abertos e 6 fechados²¹⁹. Pelo combinado entre as partes, os carros seriam de madeira, empregando-se

(...) peroba e cedro; as rodas ser[iam] americanas, de raios, e toda a ferragem o mais leve possível, sem prejuizo da solidez; as cortinas de oleado; a pintura a verniz com letreiros, e as partes mais expostas a ser tocadas pelas mãos dos passageiros ser[iam] envernizadas (...) Os carros abertos foram ajustados por Rs 1:410\$000 cada um, e os fechados por Rs 2:700\$000, pagando-se a quarta parte no acto da assignatura do contracto, outra parte a 3 mezes dessa data, a terceira na ocasião da entrega de todos os carros abertos, e a ultima no acto do recebimento do total da encommenda²²⁰

A presença de companhias como a Ferro Carril Fluminense, por exemplo, proporcionou uma situação ambígua para fabricantes como os Röhe. Se, por um lado, encomendas como a descrita acima impulsionavam as vendas do estabelecimento, por outro lado, a utilização de carros particulares na cidade do Rio de Janeiro foi decaindo ao longo das últimas décadas do século XIX.

Observando a quantidade de tálburis matriculados entre os anos de 1866 e 1884 na fiscalização policial, Noronha Santos constatou os seguintes números:

²¹⁹ No Almanak Laemmert, seção Notabilidades, encontramos um desenho do que poderia ser o carro fechado. Ver anexo 2.

²²⁰ BN – Periódicos. *Relatório apresentado á Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia Ferro-Carril Fluminenses no Rio de Janeiro na Primeira Reunião a 23 de Julho de 1874 pelo Director Gerente Dr Luiz Bandeira de Gouvêa*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1874. Referência: 1-424,05,10, p., 8.

Tabela nº16²²¹

Quantidade de tálburis matriculados

Ano_Matrícula	Qde_tálburis_matriculados
1866	476
1867	536
1868	600
1870	465
1872	332
1874	360
1875-76	257
1880-84	147

Desta série compilada a partir dos dados levantados pelo autor, duas datas são importantes para a nossa análise. O ano de 1868, além de conter o maior número de tálburis matriculados foi também, o período em que ocorreu a troca na direção das oficinas Röhe.

Além deste fato, é também na virada das décadas de 60 para 70, que o setor de transportes urbanos sofreria um *boom* no que diz respeito ao seu número de concessões. Segundo Amara Silva de Souza Rocha, entre “1868 (ano das primeiras concessões para linhas de bondes) e 1905 (auge das reformas urbanas empreendidas por Pereira Passos) foram concedidas mais de quarenta autorizações para a formação de companhias de exploração de linhas”²²². Foi justamente neste período, mais precisamente no ano de 1874, que a Ferro Carril Fluminense encomendou seus carros.

Esta expansão não se restringiu apenas ao aspecto do transporte, seus efeitos propagaram-se para outras áreas. Conforme ocorria o surgimento de novas linhas de bondes, surgiam novos bairros, como bem frisou Rocha, o que também, possibilitou o surgimento de “um mercado de trabalho relacionado a serviços domésticos [e] ambulantes”²²³ nestas novas áreas.

Além deste impacto urbanístico causado pelo transporte público, o surgimento de novas linhas provocou não apenas a redução do número de tálburis, mas também, segundo Maria Lais Pereira da Silva, o barateamento do transporte. Em 1884, como aponta a autora,

²²¹ SANTOS, Francisco Agenor de Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura. Deptº Geral de Doc. e Inf. Cultural, Divisão de Editoração, 1996, p., 89.

²²² ROCHA, Amara Silva de Souza. *A sedução da luz: o imaginário em torno da eletrificação do Rio de Janeiro (1892-1914)*. Dissertação (Mestrado,) PPGHIS, UFRJ, 1997, p., 109.

²²³ *Ibidem*, p., 112.

(...) a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico põe em circulação bondes destinados a passageiros e cargas, pela metade do preço das passagens (um tostão): seria um meio interessante de combater a concorrência que lhe faziam as diligências, que transportavam passageiros por aquele preço²²⁴

Infelizmente, não foi possível encontrar algum registro ou livro contábil das oficinas Röhe informando o custo por unidade dos seus produtos. Seria mais vantajoso produzir tálburis ou carros, como o solicitado pela Ferro Carril Fluminense? Não temos resposta para esta pergunta, mas uma coisa é certa: a expansão dos meios de transportes favoreceu as oficinas dos Röhe.

Em uma cidade como a do Rio de Janeiro, que abrigou grande parte dos grupos políticos e econômicos mais importantes, utilizar os serviços de transportes públicos não seria algo de bom tom. Não eram apenas os bairros que começavam a refletir uma certa divisão espacial. Os meios de transportes, fundamentais para o deslocamento, reproduziam também uma hierarquização no seu cotidiano. Por intermédio de autores como João Chagas²²⁵, Maria Beatriz Nizza da Silva e Gilberto Freyre, podemos explicitar esta colocação.

Em *De bond. Alguns aspectos da civilização brasileira*, o autor, João Chagas, elabora, se assim podemos dizer, uma *sociologia do bond*. Através de uma leitura interpretativa da sociedade carioca, Chagas procura estabelecer conexões, hierarquias e valores a partir do microcosmo bonde.

Esta interpretação surge graças a uma dupla circulação, ou seja, o bonde comportava não apenas os indivíduos, mas também, circulava por espaços distintos em termos socioeconômicos o que, por sua vez, favorecia a incorporação de gestos, palavras e vestimentas, por exemplo, capazes de promoverem a distinção entre os seus usuários. Para Chagas,

O subúrbio é o grande atractivo da capital brasileira. É ahi que vivem, conjuntamente, com os brasileiros ricos, os estrangeiros em via de enriquecer, fugidos dos bairros centraes ao temor da infecção. Quem habita a cidade é porque não póde ou não tem recursos para habitar o arrabalde, e, em geral, são os caixeiros (...) mulheres de vida airada (...) gente pobre²²⁶.

Pouco a pouco, com a criação de bairros como o Catete, Botafogo e Laranjeiras, o Rio de Janeiro acentuava ainda mais a sua segregação sócioespacial. Segundo o autor,

²²⁴ SILVA, Maria Lais Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro. Sec. Mun., de Cultura, Turismo e Esportes, Deptº Geral de Doc. e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992, p., 29.

²²⁵ Cf <http://www.arqnet.pt/dicionario/pchagasjoao.html> [Acessado em 28/01/2011]

²²⁶ CHAGAS, João. *De bond. Alguns aspectos da civilização brasileira*. Lisboa: Livraria Moderna, 1897, p., 155.

O *tramway* electrico que nos conduz até lá [Laranjeiras e Botafogo], é ligeiro, commodo, elegante e mais bem frequentado que os outros, em que a miudo se encontram negros e cabouqueiros. Na linha que serve os bairros aristocráticos, o regimen é menos democratico: ha *tramways* de segunda classe para gente de côr e descalça²²⁷.

Portanto, o *bond* estava transformando a sociedade carioca. Esta mistura de pessoas de “côr” e “descalças” com *outras*, as educadas e de boa família, criava uma resistência *natural* por parte dos indivíduos mais abastados. Uma alternativa a este mundo que surgia com a modernização da cidade era a de possuir o seu próprio meio de transporte.

Nesta sociedade permeada por valores e espaços de circularidade responsáveis pela identificação do *outro*, qual seria a dimensão de possuir o seu próprio meio de locomoção? Para Maria Beatriz Nizza da Silva, o fato de possuir esta autonomia apontava para o aspecto econômico e social. Segundo a autora, possuir uma “sege ou carruagem própria era sinal de uma 'graduação social' elevada”²²⁸.

Além de escravo e terras, itens impulsionadores da nossa economia, mais um elemento, o de transporte, contribuía ainda mais para ampliar este conjunto responsável pela diferenciação no seio da sociedade imperial. Possuir um meio de locomoção, para Gilberto Freyre, proporcionava não apenas a independência em relação ao deslocamento, mas também, a possibilidade de exercer um sentimento de

Exibicionismo ou arrivismo, talvez, da parte dos senhores, habituados a traquitanas ou a palaquins morosos e de repente donos de carruagens capazes de os proclamarem superiores por mais esta condição: a de rodarem velozmente por entre plebeus vagarosamente a pé²²⁹

Deste modo, o racismo, impondo a diferenciação social e a dilatação do perímetro urbano, impulsionaram o mercado voltado para a fabricação de carros particulares. No caso dos Rôhe, esta exclusão social pôde ter atuado como um fator positivo para o crescimento dos seus negócios.

A solicitação feita pelo Ferro Carril Fluminense aponta para um mercado em expansão, o de transportes, e, para uma cidade que crescia em termos urbanísticos e econômicos. Este desenvolvimento não ocorria de maneira isolada, mas sim, em consonância com as transformações observadas nas principais cidades do mundo. Este crescimento, segundo alguns historiadores, foi fruto de um processo de mudanças

²²⁷ Ibidem, p., 156.

²²⁸ SILVA Maria Beatriz Nizza da. *Cultura e sociedade no Rio de Janeiro (1808-1821)*. São Paulo: Companhia Editora nacional, 1977, p. 56.

²²⁹ FREYRE, *op.cit.*, p., 671.

iniciado a partir da década de 1850. O desenvolvimento da ferrovia, citado anteriormente, impôs outras questões a países como o Brasil, por exemplo.

A necessidade de crédito para investimento em infraestrutura, fundamental para o barateamento e o escoamento da produção de café, no caso brasileiro e, de tecnologia, visando o aumento da produtividade de uma série de outras atividades, transformaram radicalmente a dinâmica econômica.

Analisando a relação entre a produção de café e os bancos, Anderson Pires destaca alguns pontos importantes sobre a infraestrutura brasileira. A necessidade de grandes investimentos em ferrovias, por exemplo, esbarrava, segundo o autor, na capacidade de fornecer recursos e na especificidade do meio de transporte. Segundo Pires,

Como qualquer investimento em infra-estrutura, as inversões no desenvolvimento do sistema de transportes são particularmente problemáticas devido ao grande volume de recursos que envolvem, retorno lento, complexidade técnica, grandes gastos iniciais para o início das operações etc., (...) Todas estas características se tornam mais evidentes ainda se lembrarmos que, no período, o país era destituído de um mercado de capitais amplo o suficiente para corresponder a todas estas exigências de catalisação de recursos e coordenação de inversões²³⁰.

A aquisição de tecnologia, mão de obra especializada e, o fundamental, o crédito, elemento responsável por colocar em andamento este complexo produtivo foi, em sua grande maioria, fornecido pelos bancos sediados na Inglaterra.

A liderança adquirida no comércio marítimo, segundo Vania Cury, permitiu aos ingleses o desenvolvimento de uma complexa cadeia de negócios. Além de transportarem boa parte das mercadorias que circulavam pelas principais rotas mercantis do globo, o “frete, como o seguro e o financiamento das cargas eram efetuados por companhias e bancos sediados em Londres”²³¹

O desenvolvimento de novas tecnologias também atuou de forma decisiva neste contexto. Na opinião de Eric Hobsbawm, houve uma ruptura entre o antigo e o moderno. Deixava-se de lado o mundo das corporações, configurado pelas relações de saber e de hierarquia estabelecidas entre mestre e aprendiz para adentrar-se a uma era de modernização, em um mundo onde a impessoalidade era a tônica das relações entre patrão/empregado e a produção, princípio central, exigia um aumento progressivo em termos de investimento. Para o autor,

²³⁰ PIRES, Anderson. *Café, finanças e bancos: uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas*. Tese (Doutorado), USP, FFLCH, 2004, p., 50.

²³¹ CURY, Vania Maria. *História da industrialização na século XIX*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2006, p., 17.

(..) os principais progressos técnicos da segunda metade do séc XIX foram essencialmente científicos; ou seja, exigiam como mínimo indispensável para invenções originais algum conhecimento das novas evoluções no campo da ciência pura, um processo muito mais organizativo de experimentação científica e de comprovação prática, para aperfeiçoamento daquelas invenções, tecnológicas e cientistas profissionais e instituições científicas (...)²³²

Este cenário colocava um novo desafio aos Röhe: como obter recursos para acompanhar as transformações impostas pelo crescimento urbano e pela tecnologia?

Procurando novos parceiros

Uma série de mudanças sociais, políticas e econômicas, vivenciadas no Brasil e em outros países como, por exemplo, as unificações da Itália e a da Alemanha, marcaram as últimas três décadas do século XIX. Novamente, lançamos mão das ideias de Eric Hobsbawm para vislumbrarmos este período. Segundo o autor, entre

(...) 1870 e 1890, a produção de ferro dos cinco principais países produtores mais do que duplicou (de 11 para 23 milhões de toneladas); a produção de aço, que agora passa a ser o indicador adequado do conjunto da industrialização, multiplicou-se por vinte (de 500 mil para 11 milhões de toneladas). O crescimento do comércio internacional continuou a ser impressionante, embora; taxas reconhecidamente menos vertiginosas que antes. Foi exatamente nessas décadas que as economias industriais americana e alemã avançaram a passos agigantados e que a revolução industrial se estendeu a novos países (...)²³³

Este aumento na produção de ferro, destacado acima, impulsionou o desenvolvimento da produção naval e ferroviária, símbolos do progresso e da modernidade. Mudavam-se as cidades como também, a interação entre os seus indivíduos. Segundo Marshall Berman, esta “nova paisagem” era representada pelos “engenhos a vapor, fábricas automáticas, ferrovias [e] [pelas] amplas zonas industriais”, marcos da profunda transformação pela qual vivia o mundo do trabalho.

Esta nova dinâmica atingiu também a comunicação entre os indivíduos. Graças aos “telégrafos [e] telefones”, foi possível acompanhar com maiores detalhes as mudanças nos campos da política e da economia. Promovia-se desta maneira, uma maior integração entre os grandes centros de produção e consumo²³⁴.

²³² HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1986, 4ª ed., p., 161.

²³³ HOBBSAWM, Eric J. *A era dos Impérios*. Página 20. Versão disponível em <http://www.portaldetonando.com.br/index2.html> [Acessado em 05/02/2011]

²³⁴ BERMAN, MARSHALL. *Tudo que sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p., 18.

Esta conjuntura foi, segundo Warren Dean, favorável a países “fornecedores de matérias-primas e gêneros alimentícios como o Brasil”²³⁵ e boa parte dos países da América Latina. Como estas economias eram sustentadas pela exportação de *commodities* agrícola como, café, borracha, algodão, frutas e trigo, por exemplo, o investimento em transporte era crucial para a geração de receitas.

Graças à expansão da malha ferroviária²³⁶ e do aumento dos navios em relação ao seu volume transportado, segundo Xavier Tafunell, foi possível reduzir não apenas os custos de transporte, mas também, reduzir o preço final dos produtos e por consequência direta, proporcionar um aumento em relação ao consumo final²³⁷. Contudo, para tirar proveito deste cenário em expansão, era primordial investir também na infraestrutura, isto é, em estradas de ferro, armazéns, prédios, elevadores, guindastes, maquinaria pesada entre outros, capazes de proporcionar deste modo, uma melhor integração entre as regiões de compra e venda.

Assim como a malha ferroviária, a estrutura portuária absorveu somas elevadas de recursos. Observando esta questão, entre o capital privado e o Estado Imperial, Cezar Honorato ressaltou a necessidade de se

(...) permitir a participação de investidores estrangeiros em projetos de melhoria dos portos do Império tinha como um de seus objetivos atrair para o setor parte do capital forâneo, notadamente o inglês (...) como o padrão portuário em todo o mundo alterava-se na escala industrial e na magnitude de capital necessário, parece-nos claro a percepção das autoridades do período das dificuldades de empresários nativos poderem arcar, com seus próprios recursos, com obras desse vulto²³⁸

Esta necessidade de capital descrita por Honorato, ao que parece, atingiu diversos setores da economia brasileira. “A indústria pesada”, como salientou El-Kareh, “de tecnologia mais complexa”, exigiu “grandes somas de capitais”. A solução para este

²³⁵ DEAN, Warren. A economia brasileira, 1870-1930. In BETHELL, Leslie. *História da América Latina: de 1870 a 1930: de 1870 a 1930, volume V*. São Paulo: Ed. USP; Imprensa oficial do Estado de São Paulo; Brasília FUNAG, 2002, p., 668.

²³⁶ Sobre a expansão malha ferroviária, Eric Hobsbawm oferece números interessantes. Para o período de 1870, a Europa e a América do Norte, aqui subentendida como Estados Unidos, possuíam respectivamente 63,3 e 56 milhares de milhas de ferrovia. Para este mesmo período, a América Latina contava com apenas 2,2 mil milhas de ferrovia. Para maiores detalhes cf HOBBSAWM, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p., 69.

²³⁷ TAFUNELL, Xavier. La inversión en equipo de transporte de América Latina, 1890-1930: una estimación basada en la demanda de importaciones. In **Investigaciones de Historia Económica**, Primavera 2009, p., 40.

²³⁸ HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a modernização portuária. In SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José R. do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996, p., 173.

impasse foi, segundo este, “a associação de empresas”²³⁹ com os bancos, detentores do capital para alavancar os novos empreendimentos.

Imersos nesta conjuntura em transformação, as oficinas Röhe buscaram novas parcerias para enfrentar as exigências que surgiam com o desenvolvimento urbano. Uma das alternativas encontradas foi, em 1873, estabelecer uma sociedade com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro.

Como vimos anteriormente, o acesso de Henrique, Guilherme e João Röhe ao dote de suas esposas, só ocorreu em parte devido às restrições impostas pelo contrato antenupcial. Neste contexto em transformação, impondo um volume maior de crédito, qual a leitura que podemos ter sobre esta sociedade entre um banco e uma *empresa industrial* no início da década de 1870? E o crédito, como era o seu acesso? Até que ponto, a baixa liquidez impossibilitou o desenvolvimento dos setores produtivos? Para respondermos a estas perguntas, é interessante promovermos um deslocamento em relação ao tempo e ao espaço.

Ao longo dos seus 37 anos, isto é, desde a sua fundação, em 1831, até a sua transferência para a segunda geração, em 1868, as questões administrativas e gerenciais das oficinas Röhe ficaram restritas aos seus membros. Incorporar um novo sócio, ao que tudo indica, promoveu mudanças substanciais afinal, rompia-se um padrão de decisão de aproximadamente quatro décadas.

Em seus estudos sobre a dinâmica da Cataluña, entre os séculos XVII e XVIII, Pierre Vilar constatou uma ruptura cultural, uma quebra de determinadas práticas até então vigentes nas antigas *botigas*. Mesmo em se tratando de uma outra perspectiva histórica, sua análise fornece subsídios interessantes para a nossa leitura.

Ao incorporar os bancos, segundo Vilar, promovia-se de imediato um choque entre dois mundos, o antigo e o novo. Elementos como a “fe y [la] palabra”, responsáveis por afiançarem grande parte dos negócios, perdiam a sua importância mediante à incorporação dos bancos. Paulatinamente, práticas como a “de abonar mensualidade a los sócios, la de dejar cuenta abierta sobre las mercancías de la tienda”²⁴⁰ entre outras, desapareciam com a participação deste agente econômico. Se, os problemas até então eram resolvidos pelo núcleo familiar, pai/filho ou irmãos/irmãs, a

²³⁹ EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil Imperial, 1855-1865. In GRAHAM, Richard. *Ensaio sobre a política e a economia da província Fluminense no século XIX*. Rio de Janeiro: UFF/AN, 1974, p., 131.

²⁴⁰ VILAR, Pierre. *Cataluña en la España moderna. Investigaciones sobre los fundamentos económicos de las estructuras nacionales*. Barcelona: Editorial Critica, 1987-1988, 3 ° vol. La formación del capital comercial, p., 178.

partir de agora, os sentimentos familiares ficavam restringidos, eram solapados pela racionalidade, pelo pragmatismo de um agente que tinha como objetivo primordial o lucro de seus acionistas e nada mais.

O crédito²⁴¹, elemento fundamental para impulsionar a produção, foi um problema crônico que não ficou restrito apenas ao Brasil e ao século XIX. Autores como Rapahel Freitas Santos, Ana Maria Monteiro, Rita Almico e Marcia Naomi Kuniuchi, tendo como espaço de análise a província de Minas Gerais e a cidade do Rio de Janeiro, entre os séculos XVIII e XIX, verificaram outras dimensões em relação à circulação e ao acesso a este bem, o crédito.

A necessidade por crédito surge, segundo Marcelo Godoy & Mario Rodarte, com o desenvolvimento da malha urbana e dos agentes econômicos que, por ela circulam e fazem circular suas mercadorias e os seus serviços oferecidos²⁴². Portanto, quanto mais complexa for a malha urbana, mais *densa* será a relação entre os seus atores. Outra questão que surge a partir desta constatação é a de que, quanto mais instável for o ambiente de troca entre credor e devedor, mais elevadas serão as suas taxas de juros e, por consequência, menores serão os prazos oferecidos para o pagamento das dívidas.

Observando a dinâmica das relações de crédito em Minas Gerais, século XVIII, Rapahel Freitas Santos constatou que o circuito de trocas além de viabilizar a circulação de moeda e/ou serviços, possibilitava também, uma outra questão. A necessidade de impulsionar novas atividades ou de obter recursos para quitar antigas dívidas, propiciou o surgimento de uma “dependência financeira momentânea” que, segundo o autor, atuou como “uma estratégia de subordinação pela qual o credor amplia[va] seus laços de clientelismo”²⁴³.

Talvez, este clientelismo observado por Santos fosse uma resposta a este *mar de incertezas* que envolvia a prática de crédito. Portanto, quanto mais forte fosse a relação

²⁴¹ Sobre este tema cf GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho : tropeiros e seus negócios do Viamão à Sorocaba (1780-1810)*. Rio de Janeiro : Tese (doutorado) UFRJ-PPGHIS, 2009. Em especial pp 25-41.

²⁴² RODARTE, Mario Marcos Sampaio; GODOY, Marcelo Magalhães. *Pródromos da formação do mercado interno brasileiro: Um estudo de caso das relações entre capital mercantil, rede de cidades e desenvolvimento regional, Minas Gerais na década de 1830. XII Seminário sobre a Economia Mineira*, 2006, p.,6. Disponível em <http://ideas.repec.org/h/cdp/diam06/036.html> [Acessado em 20/01/2011].

²⁴³ SANTOS, Raphael Freitas. *Considerações sobre as atividades creditícias na sociedade mineira setentista. XII Seminário sobre Economia Mineira*, 2006, p., 3. Disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A037.pdf [Acessado em 20/01/2011].

de clientelismo envolvendo as partes interessadas, melhores seriam as condições para a captação de crédito e, é claro, o pagamento da(s) dívida(s).

A complexificação econômica e social pela qual o Império do Brasil atravessou na primeira metade do século XIX impôs significativas mudanças nas relações comerciais. O aumento da liquidez ocasionado pelo fim das atividades vinculadas ao tráfico negreiro e a criação do Código Comercial, permitiram não apenas uma maior circulação de capital, mas também, proporcionou maiores níveis de segurança e garantia nas trocas comerciais. Graças a este ambiente favorável, foi possível aumentar a liquidez na praça comercial o que, por sua vez, possibilitou taxas de juros mais baixas e prazos mais extensos aos tomadores de empréstimos.

Para Ana Maria Monteiro, a conjunção destes fatores possibilitou a concentração de um certo poder nas mãos dos comissários de café. Isto se dava mediante ao crescimento contínuo das exportações deste produto. Segundo Carlos Gabriel Guimarães, no decênio de 1870 e 1880, o café representava 56,4% das nossas vendas para o mercado externo²⁴⁴. Esta dependência econômica, segundo Monteiro, fez com que os comissários de café atuassem como banqueiros, preenchendo “as deficiências do sistema bancário”²⁴⁵ até então vigentes.

A centralização do crédito por parte dos comissários evidenciava a fragilidade e a dependência do setor financeiro no Império. Para Rita Almico, na “ausência de um aparelho bancário que atendesse às demandas de crédito, [foram] os particulares que promover[am] a oferta de empréstimos, [fosse] em dinheiro, mercadorias ou serviços”²⁴⁶. Aqui surge um problema: até que ponto os recursos oferecidos pelos comissários poderiam financiar atividades que necessitassem um maior grau de investimento? A sociedade com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro pode ser vista como uma resposta para esta nossa pergunta?

A leitura proposta por Marcia Naomi Kumiochi sobre o crédito é bem próxima a de Rita Almico. Para Kumiochi, o crédito de origem privada “era largamente

²⁴⁴ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *O Banco Rural e Hipotecário do Rio de Janeiro e o Pós-Guerra do Paraguai, 1871-1875*. In Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2003, p., 5. Disponível em <http://econpapers.repec.org/paper/abphe2003/031.htm> [Acessado em 15/10/2010].

²⁴⁵ MONTEIRO, Ana Maria da Costa. *Empreendedores e investidores em indústria têxtil no Rio de Janeiro 1878-1895. uma contribuição para o estudo do capitalismo no Brasil*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Fluminense, 1985, 2 vol., p., 49.

²⁴⁶ ALMICO, Rita de Cássia da Silva. *Pedir e emprestar: o mercado do crédito em uma comunidade cafeeira*. In XIV Seminário sobre Economia Mineira, 2010, p., 24. Disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2010/D10A067.pdf [Acessado em 20/01/2011].

disseminado, em meados do século XIX, em função do incipiente estrutura bancária existente no Brasil”²⁴⁷. Mesmos com os avanços institucionais e com o aumento do fluxo de capital, o Império ainda carecia de uma rede bancária que comportasse o seu desenvolvimento.

Observando a relação entre população e banco, entre poupadores e as instituições responsáveis pela circulação da moeda, os números levantados por Carlos Manuel Pelaez endossam as ideias de Almico e Kumiochi. Como destacou Pelaez,

No período 1840/50, a população do Rio foi estimada em aproximadamente 200000 habitantes. A cidade tinha somente um banco com um capital de 2500 contos e com suas operações restringidas pelo próprio montante reduzido do capital (...) Em contraste, a cidade de New York, com uma população de aproximadamente 312710 em 1840, tinha 24 bancos em 1842, com capital total de cerca de 50394 contos. E o Estado de New York, com uma população de 2428000, possuía 150 bancos em 1844. com um capital total de aproximadamente 83410 contos²⁴⁸.

Este problema observado por Rita Almico, Maria Naomi Kumiochi e Carlo Manoel Pelaez, não ficou circunscrito ao Brasil. Países como a Argentina e a Espanha também vivenciaram estes problemas.

Assim como o Brasil, a Argentina possuía uma série de problemas estruturais que afetavam as suas exportações. País com dimensões territoriais consideráveis, boa parte dos seus ativos estavam concentrados na “forma de grandes extensões de terra ou casas na cidade e ativos móveis, como gado (...)”²⁴⁹. Para poder se inserir nesta nova ordem econômica, que surgia a partir da década de 70, era necessário investir nas ferrovias e nos portos, elementos fundamentais para viabilizar o escoamento e a circulação da riqueza produzida em solo argentino.

Segundo Roberto Cortés Conde, a situação argentina era grave e o pior, apontava para uma forte dependência de capital externo. Como o número de instituições financeiras era reduzido, gerava-se assim, um cenário permeado por uma escassez de recursos e também, por elevadas taxas de juros. Portanto, as questões voltadas para a construção e expansão da infraestrutura, responsáveis por grandes somas, estavam

²⁴⁷ KUMIOCHI, Maria Naomi. In Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2003, p., 1. Disponível em <http://econpapers.repec.org/paper/abphe2003/088.htm> [Acessado em 15/10/2010].

²⁴⁸ PELAEZ, Carlos Manoel. *História monetária do Brasil: análise da política, comportamento e instituições monetárias*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1976, p., 59. Cf nota 122, capítulo 1

²⁴⁹ CONDE, Roberto Cortés. O crescimento da economia argentina, c. 1870-1914. In BETHELL, Leslie. *História da América Latina: de 1870 a 1930, volume V*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado; Brasília FUNAG, 2002, p., 490.

seriamente comprometidas²⁵⁰. A solução para este impasse estava no *Velho Continente*. Graças a esta conjuntura, foi possível o surgimento de inúmeros segmentos para o investimento de capital externo, capital este, oriundo em sua grande maioria, da *City londrina*.

Em um artigo analisando o desenvolvimento do sistema bancário espanhol ao longo do século XIX, José Ramón García López observou a existência de um modelo dual voltado para o financiamento e à circulação do crédito. Basicamente, López constatou a presença de “banqueros, comerciantes-banqueros, casas de banca” de um lado e, do outro, a formação de sociedades anônimas compostas por “bancos y sociedades de crédito”²⁵¹.

Conforme observou López, a convivência destes dois grupos concentradores de crédito inviabilizou, segundo ele, a modernização do sistema bancário espanhol. Esta opinião surge pela própria dinâmica que marcou a segunda metade do século XIX. Como esta necessidade não atingia a todos, podemos elaborar a seguinte questão: as pequenas atividades comerciais e de prestações de serviços, voltadas para o cotidiano, ficavam a cargo de quem, em termos de financiamento do crédito? Segundo o autor,

(...) al crecimiento espontáneo de un sistema alternativo que fue atendiendo progresivamente necesidades de mediación financiera deficientemente cubiertos (...) el fracaso de la banca moderna permitió y forzó el crecimiento y difusión de lo que tendríamos que llamar banca tradicional, es decir, los banqueros y comerciantes, que con su propia dinámica llenaran un espacio vacío, ocupándose de realizar las diversas funciones y servicios bancarios requeridos por la sociedad de su tiempo²⁵².

Este “espaço” verificado por López pode ser constatado também na cidade do Rio de Janeiro. Tomando como referência as fábricas de bebida e alimentos, setores que acompanharam de certa maneira o crescimento da cidade, Eulália Lobo constatou que os seus investimentos oscilavam entre 1 e 3:000\$000 de réis. Segundo os dados levantados pela autora, tais fábricas “representavam 62,82% das unidades que possuíam menos de 1:000\$000 de capital; 67,85% das empresas de 1 a 2:000\$000 de capital; 100% das de 2 a 3:000\$000”²⁵³.

Estes valores permitem dizer que boa parte dos financiadores dos setores de bebidas e alimentos provinham de um circuito alternativo ao dos bancos. Enquanto os

²⁵⁰ Ibidem, p., 490.

²⁵¹ LOPEZ, José Ramón García. El sistema bancario español del siglo XIX: ¿Una estructura dual? Nuevos planteamientos y nuevas propuestas. Revista de Historia Económica, Año VII, nº 1, 1989, p. 111. Disponível em <http://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=1178>. [Acessado em 28/01/2011].

²⁵² Ibidem, p., 112.

²⁵³ LOBO, *op cit.*, p., 177.

investimentos giraram nestas cifras, foi possível ocupar o “espaço vazio” mencionado por López. Este espaço, ao que tudo dica, atingiu o seu limite com o desenvolvimento de novos setores da economia. A ampliação do setor produtivo, a incorporação de novas tecnologias e o surgimento de setores com maior valor agregado como, por exemplo, a metalurgia e a química²⁵⁴, implicavam em investimentos altíssimos voltados para a construção das instalações e para a contratação mão de obra qualificada, responsável pelo controle da produção. Para ilustrarmos este momento, tomemos o exemplo das ferrovias.

Para Vania Cury, a implementação das ferrovias constituía um “pacote industrial”. Esta denominação, criada pela autora, aponta para uma aquisição que ocorreu através de um duplo processo proveniente da mesma origem. A primeira etapa deste “pacote” consistia na “obtenção simultânea dos técnicos, dos equipamentos [e] do pessoal qualificado” para a execução das obras. A segunda etapa, que na verdade possibilitava a existência da primeira, estava voltada para o “financiamento ou empréstimo” para a construção propriamente dita²⁵⁵. Graças a este arranjo, vital para muitos países com carência de mão de obra técnica e também, com uma rede de financiamento deficiente, ou melhor, limitada para grandes empreendimentos, permitiu que os ingleses ampliassem a sua esfera de influência por boa parte do globo.

Como havíamos mencionado, esta crescente busca por novas fontes de investimentos também atingiu os Röhe. Cinco anos após adquirirem o controle administrativo e produtivo das oficinas, a transferência foi feita em setembro de 1868, os sócios Henrique Christiano Röhe, Guilherme Frederico Röhe e João Ludolfo Röhe, selavam, em 1873, um contrato de sociedade com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro e, um ano após este aporte financeiro, em 1874, fechavam um contrato de fornecimento de carros para a Companhia Ferro Carril Fluminense. Esta sucessão de empreendimentos não parou e também, não ficou restrita ao Brasil. Em 1878, Henrique Christiano Röhe tentou investir em outras plagas, mais especificamente, no Paraguai.

²⁵⁴ CURY, *op cit.*, p.28.

²⁵⁵ *Ibidem* p., 18. Cf Heitor Ferreira Lima. *História político-econômica e industrial do Brasil*. São Paulo: Companhia Editoria Nacional, 2ª ed., 1979, p., 253.

Novo sócio, novos negócios e uma nova tentativa de investimento

Nos arquivos da Junta Comercial, seção pertencente ao Arquivo Nacional, foi possível encontrar duas escrituras, registradas nos anos de 1873 e 1877, envolvendo o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro e a Røhe Irmãos. Graça a esta relação, podemos identificar a dinâmica interna das *officinas* e outras questões pertinentes ao seu novo parceiro econômico. Antes de avançarmos na leitura das escrituras, cabe uma rápida observação sobre o Banco Industrial.

A década de 1870 foi, ao que tudo indica, um período de investimentos variados por parte do Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro. Além desta sua participação econômica junto aos Røhe, como veremos a seguir, este agente financeiro, atuou em outros segmentos da economia.

Observando o desenvolvimento da ocupação do solo urbano na cidade do Rio de Janeiro ao longo da segunda metade do século XIX, Sergio Lamarão verificou que

(...) o morro do Pinto serviu de palco a dois processos simultâneos, através dos quais foram adquiridas e posteriormente loteadas muitas das chácaras aí existentes. Na face do morro voltada para o litoral e nas terras planas da praia Formosa e do saco do Alferes, uma empresa- o Banco Industrial e Mercantil – construiu o bairro de Vila Formosa²⁵⁶.

Este tipo de diversificação não era nenhuma exclusividade ou, até mesmo, uma inovação por parte da diretoria do banco. Conforme frisou Oswaldo Porto Rocha, houve uma “estreita associação entre o crescimento urbano e o desenvolvimento dos meios de transporte”²⁵⁷ na capital do Império. Talvez, isto justifique o aporte financeiro concedido aos Røhe que, em 1874, forneceram, como vimos anteriormente, alguns veículos para a Ferro Carril Fluminense. De uma maneira direta ou indireta, o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro lucrou com a expansão geográfica da cidade.

Em relação à primeira escritura, o que constatamos de mais importante ao longo de sua leitura é a definição da função jurídica do banco. Segundo o documento, coube a

(...) Guilherme Frederico Rohe, João Ludolpho Frederico Rohe, Henrique Christiano Rohe, e o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro representado por seu presidente o Dr. Francisco d’Assis Vieira Bueno; os tres primeiros socios solidarios, e o **quarto socio commanditario** da firma commercial Rohe Irmãos, (...) ²⁵⁸

²⁵⁶ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal das Culturas, Deptº Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006, p.97.

²⁵⁷ ROCHA, Oswaldo Porto. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal das Culturas, Deptº Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2ª ed., 1995, p., 28.

²⁵⁸ AN – Junta Comercial Livro 21; Registro 13045; G6; 1873, Fundo 46 Seção de Guarda CODES. Grifo nosso.

Pelo Código Comercial, criado em de 1850, a sociedade em comandita, segundo o artigo 311, definia que

(...) Quando duas ou mais pessoas, sendo ao menos uma comerciante, se associam para fim comercial, obrigando-se uns como sócios solidariamente responsáveis, e sendo outros simples prestadores de capitais, com a condição de não serem obrigados além dos fundos que forem declarados no contrato, esta associação tem a natureza de sociedade em comandita (...)²⁵⁹

Logo, as funções nesta união estavam muito bem definidas e, o principal, estavam amparadas por um instrumento jurídico voltado para a proteção dos seus protagonistas. Já a escritura de 1877 é mais interessante para o nosso estudo. Nela, encontramos as atividades econômicas a serem desenvolvidas pelos Röhe, as funções atribuídas aos sócios Henrique, Guilherme e João Röhe, e também, os valores envolvendo tal sociedade.

A divisão de tarefas ampliou o horizonte e a possibilidade de ganhos dos Röhe como também, fez crescer a sua necessidade por maiores recursos para investimento em suas dependências. No que diz respeito ao conteúdo desta segunda escritura, podemos dividi-la em dois segmentos. O primeiro, envolvendo as cláusulas de n^{os} 1 e 4, faz menção às tarefas a serem realizadas na oficinas e também, define quais serão os sócios responsáveis pelo seu gerenciamento. O segundo segmento, contendo as cláusulas de n^{os} 2 e 6, é responsável pela definição dos valores do capital social e das dívidas preexistentes.

Na cláusula de n^o1, constatamos a diversificação das suas atividades. Segundo o documento,

(...) A sociedade tem por fim e objecto o fabrico de carros, wagons para estradas de ferro a vapor ou tracção animada, materiaes para construcção, ferraria, fundição e o mais que convier, continuando assim as operações da firma Rohe Irmãos de que é sucessora e liquidante²⁶⁰.

Os ensinamentos da *primeira geração*, os irmãos Johann e Anton Röhe, foram bem capitalizados pelos seus herdeiros. Como podemos observar, as atividades em questão envolviam o manuseio de materiais distintos como a madeira e o ferro. A diversificação em relação ao uso de materiais foi acompanhada pela divisão de funções entre os sócios. A cláusula n^o 4 define que

(...) Os trabalhos do escriptorio pertencem em commum a todos os sócios, mas para o detalhe do serviço concordão em que o socio Guilherme Frederico Rohe seja o director das officinas de ferro e desenho, o socio João Ludolpho

²⁵⁹ Código Comercial, Seção II - Da Sociedade em Comandita, artigo 311.

²⁶⁰ AN – Junta Comercial Livro 73; Registro 18292; GC; 1877. Fundo 46; Seção de Guarda CODES.

Frederico Rohe as oficinas que trabalham em madeira, e o sócio Henrique Christiano Rohe a oficina de pintura e controle do armazem e expediente, substituindo-se reciprocamente (...)²⁶¹

Esta subdivisão de tarefas e de responsabilidades em relação à produção, aos empregados e ao uso de materiais é um forte indicativo, segundo Beatriz Momesso, de um crescimento econômico que impõe, por sua vez, novas prerrogativas como, por exemplo, a de espaços diferenciados para uma melhor relação com fornecedores, credores e potenciais clientes²⁶².

No que tange ao capital social, a cláusula de nº2 revela que o seu valor era de “Cem contos de reis constituindo em partes iguais, pelos tres sócios contractantes, e que irá sendo realizada a proporção que for sendo liquidada a antiga firma”. A cláusula de nº6 menciona que esses “lucros, porem, não poderão ser retirados senão depois de solvida inteiramente a dívida para com o Banco Industrial e Mercantil na importancia de 250:000\$000 reis e juros accumulados (...)”²⁶³.

Como havíamos dito, esta escritura é de 1877, isto é, foi registrada na Junta Comercial do Rio de Janeiro três anos após os Röhe fecharem um contrato para o fornecimento de carros para a Ferro Carril Fluminense no valor de 44 contos de réis. Pela documentação analisada, as coisas não iam também quanto pareciam.

Analisando este período, mais precisamente entre o final da década de 60 e a primeira metade da década de 70, Emilia Viotti da Costa observou uma série de transformações na economia brasileira. Mediante a uma forte “concentração de capital, estrangeiro e local”²⁶⁴ foi possível investir em variados setores.

²⁶¹ AN – Junta Comercial Livro 73; Registro 18292; GC; 1877. Fundo 46; Seção de Guarda CODES.

²⁶² MOMESSO, *op cit.*, p., 75

²⁶³ AN – Junta Comercial Livro 73; Registro 18292; GC; 1877. Fundo 46; Seção de Guarda CODES.

²⁶⁴ COSTA, Emilia Viotti. In BETHELL, Leslie. *História da América Latina: de 1870 a 1930, volume V*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado; Brasília FUNAG, 2002, p., 710.

Tabela nº17²⁶⁵ Saldo comercial entre 1870 e 1875

Ano	Importação	Exportação	Saldo
1870-71	137.264:000\$000	166.949:000\$000	29.685:000\$000
1871-72	158.318:000\$000	193.481:000\$000	35.100:000\$000
1872-73	156.730:000\$000	215.893:000\$000	59.163:000\$000
1873-74	160.815:000\$000	190.083:000\$000	29.268:000\$000
1874-75	162.484:000\$000	205.579:000\$000	43.095:000\$000

A expansão da economia brasileira pode ser verificada pelo crescimento de produtos como “tecidos, cerveja, cigarros, sabões, velas, fósforos”, direcionados para o consumo pessoal como também, para o setor voltado para a construção como as “fundições [e] serrarias”. Além disto, segundo Viotti, foi entre os anos de 1868 e 1888 “que os bondes foram introduzidos em Recife, Salvador [e] Rio de Janeiro”²⁶⁶.

Pois bem, se o cenário era favorável ao crescimento de uma série de atividades econômicas, sendo algumas delas executadas pelas oficinas Röhe, por que este aparente descompasso, ou seja, como entender este aparente endividamento em um contexto de expansão?

Entre os anos de 1876 e 1879, encontramos três processos envolvendo o nome Röhe. Para o primeiro ano, temos um pagamento indevido e também, uma informação muito interessante nos autos do processo. O autor da denúncia, o senhor José Freire da Silva, reclamou o pagamento incorreto do seu salário. Segundo o processo, tendo sido

(...) empregado como guarda-livros da firma social Rohe Irmãos, retirou-se do estabelecimento commercial desta firma, aqual lhe ficou á dever a somma de 260\$600 importancia de seos salarios nos primeiros 26 dias do mez de Junho do anno corrente á razão de 300\$000 mensaes e 600 reis parte de uma carta para Fernando Rohe de New York (...) ²⁶⁷

Não estamos aqui para julgar se o pagamento estava ou não correto, mas sim, para tentar entender esta conexão dos Röhe com a cidade de Nova York. Não podemos afirmar quais foram as razões que levaram (Henrique Christiano) Fernando Röhe a Nova York, mas, autores como Harris Gaylord Warren e Domingo Laino podem nos ajudar neste exercício especulativo.

Talvez esta estadia em terras norte-americanas visasse interesses econômicos. Para muitos autores, o período envolvendo a Guerra do Paraguai foi, de certa maneira, proveitoso para alguns setores da economia brasileira²⁶⁸. Sendo isto já dito pela nossa

²⁶⁵ Cf CARREIRA, *op.cit.*, p., 500.

²⁶⁶ COSTA, *op. cit.*, p., 711.

²⁶⁷ AN – Juízo Especial do Comercio da 2ª Vara. Ano 1876; Maço 1534; Nº 2463; Galeria A.

²⁶⁸ COSTA, *op. cit.*, p., 711.

historiografia, o que falar do Paraguai pós-guerra? Tanto Warren como Laino destacam a presença dos Röhe neste país. Em um país devastado pela guerra e necessitado de recursos para a reconstrução de suas indústrias, meios de comunicação e transportes, muitos investidores viram a sua grande chance de enriquecer e, um deles, ao que parece, foi Henrique Christiano Fernando Röhe.

Investir na reconstrução da infraestrutura de um país exige grandes investimentos e uma certa habilidade política para contornar alguns imprevistos pertinentes a um momento delicado onde, os interesses em questão são diversos e por muitas vezes, contraditórios. Segundo Warren, a Travassos, Patri y Cia.,

(...) Trying to make a quick profit, Patri on July 12, 1878, sold the railway to Henrique Christiano Fernando Röhe for \$f 450,000 payable in seven months. At that time the company still owned Paraguay \$f 88,792,75, the note given on October 24, 1877. Röhe had great plans to extend the railway to Villa Rica and petitioned the minister of the interior for a concession of two miles of land on each side of the railway and promised to bring in 1,500 colonists by February 1, 1884, for which he was to receive one square league for each 55 colonists. Nothing came of Röhe's schemes, so Travassos, Patri y Cia retained possession of the railway²⁶⁹.

Analisando as cláusulas do possível contrato entre Henrique Röhe e o Poder Executivo do Paraguai que, como vimos não foi levado adiante, firmado em 30 de outubro de 1878, observamos uma preocupação racial dos paraguaios. A cláusula de nº 9, referente à mão de obra a ser contratada, dizia que :

En el término de 2 años, contados desde el 1º de febrero, el Sr. Rohe deberá traer al Paraguay 500 colonos adultos, de raza europea o americana (...)²⁷⁰

Em meio a este complexo contexto que se configurou, podemos levantar algumas questões. Novamente vou recorrer ao elemento temporal. Em 1877, ano da escritura firmada com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro, constatamos um saldo devedor considerável a ser quitado pelos Röhe. Um ano após o seu registrado na Junta Comercial, Henrique Christiano, um dos três sócios, aparece como protagonista em uma operação internacional avaliada em \$f 450,000. A partir destas colocações, surge uma grande dúvida: de onde viriam estes recursos?

Mesmo trabalhando com moedas distintas, é possível estabelecermos algumas comparações. Segundo Marcelo Paiva Abreu, até antes de 1914, “a taxa cambial fixa do

²⁶⁹ WARREN, Harris Gaylord. *Paraguay and the Triple Alliance. The postwar decade, 1869-1875*. Austin, Texas: Institute of Latin American Studies, 1978, p., 136.

²⁷⁰ LAINO, Domingos. *Paraguay: de la independencia a la dependencia*. Asunción: Ediciones Cerro Corá, 1976, p., 69.

franco francês em relação à libra era de aproximadamente 25,2 francos/libra²⁷¹. Pois bem, convertendo o valor de \$f 450,000 para a moeda inglesa, teríamos o valor aproximado de £ 18,000. Repetindo este exercício, agora para o valor da dívida com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro, chegamos a quantia de £ 25,575²⁷².

Após estas conversões, surge uma pergunta: como alguém com uma dívida de mais de £ 25,000 poderia arcar com um investimento de £ 18,000? Ao que parece, os Röhe não estavam administrando muito bem a sua contabilidade. Em junho de 1879, um ano antes da tentativa frustrada²⁷³ no Paraguai, Ennes & Sobrinho, “negociantes de ferragens á rua do Hospício, nº 53” e “credores de Rohe Irmãos, negociantes á rua do Conde d’Eu, nº 150”, reclamavam uma dívida de 4:939\$020 réis referentes à “duas letras vencidas e não pagas”²⁷⁴.

Além dos possíveis problemas contábeis, a defesa dos Röhe no processo não obteve êxito. No dia 18 de agosto de 1879 foi expedido um mandado de penhora para a quitação da dívida com os “credores” Ennes & Sobrinho. Dentre os itens penhorados estavam

(...) uma barra de ferro (...) uma escrivaninha (...) um wagon para passageiros, de segunda classe, para a estrada de ferro de São Paulo e Rio de Janeiro, um bond de bitola larga, estando tanto o wagon como o bond promptos á sahir (...)²⁷⁵

Segundo o advogado dos Röhe, Francisco Salles Rosa, os itens penhorados pela Justiça ultrapassavam em muito a quantia supostamente devida pelos seus clientes. Segundo Rosa,

(...) somente o wagon de passageiros pertencente à Estrada de Ferro de S. Paulo e Rio de Janeiro foi pago por seis contos de reis, e o Bond de bitola larga por dous contos e quinhentos, o que prefar (sic) oito contos e quinhentos, importancia mui superior a quantia, pela qual se fez a penhora. que além desses objectos ainda forão penhorados duas dúzias de pranchões (...) elevando à importancia de Rs 10:300\$000, mais do dobro da quantia demandada (...)²⁷⁶

Reclamações à parte, os Röhe tiveram tais itens penhorados como forma de pagamento da sua dívida não paga com Ennes & Sobrinho. Como podemos constatar

²⁷¹ ABREU, Marcelo de Paiva. A dívida pública externa brasileira em francos franceses, 1888-1956. In SZMRECSÁNYI, Tamás; SUZIGAN, Wilson (orgs). *História do Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Hucitec, 2002, 2.^a ed., p. 170, nota nº 4.

²⁷² A tabela de conversão Réis/Libra foi gentilmente cedida pelo pesquisador Manoel Baptista Prado Junior. Segue em anexo.

²⁷³ Infelizmente, Domingos Laino e Harria Gaylor Warren não fornecem maiores explicações sobre o insucesso desta operação esboçada por Henrique C.F. Röhe o que, por sua vez, impede uma análise mais aprofundada sobre a questão.

²⁷⁴ AN – Juízo Comercial. Ano: 1879; Nº 2493; Cx 1250; Galeria A, folha 2.

²⁷⁵ AN – Juízo de Direito do Comércio da 1ª Vara. Ano 1879; Nº 4972; Cx 1243; Galeria A, folha 21v.

²⁷⁶ AN – Juízo de Direito do Comércio da 1ª. Ano 1879; Nº 4972; Cx 1243; Galeria A, folha 27.

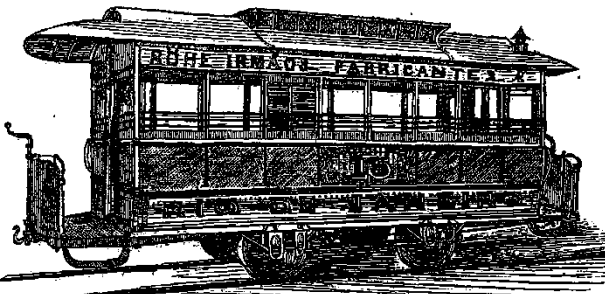
por intermédio deste processo de penhora, os carros fabricados pelas oficinas Röhe já estavam circulando fora da província do Rio de Janeiro. Esta ampliação do seu mercado permite a elaboração de algumas conjecturas.

É bem provável que fatores como a qualidade e o preço competitivo dos carros fabricados pelos Röhe tenham proporcionado a sua aquisição em outros grandes centros urbanos. Este fato, o desenvolvimento urbano de São Paulo, amplia ainda mais as dúvidas sobre este momento dos Röhe. Se, novas encomendas estavam surgindo, o que sugere a possibilidade de lucros para os seus sócios, como explicar as dívidas com o seu fornecedor de ferragens? Até que ponto, uma execução de penhora poderia comprometer as relações comerciais e de crédito na praça comercial para os Röhe?

Anexo II

(<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1874/00001352.html>)

[Acessado em 28/01/2011]



RÖHE IRMÃOS
COM ESTABELECIMENTO MONTADO A VAPOR PARA A CONSTRUÇÃO ESPECIAL DE
CARROS PARA TRILHOS URBANOS (Tramway)
Para a condução de passageiros e cargas, carros para aterro e semelhantes.
Carros e Waggon para estradas de ferro economicas de vias estreitas (narrow gauge rail road.)
Incumbem-se de quaesquer obras ou madeiras para edificios, pavilhões e chalet para Jardins, etc.
FUNDIÇÃO DE FERRO E DE BRONZE PARA QUALQUER MISTER
132 RUA DO CONDE DEU 132
RIO DE JANEIRO (Continua.)

NOTARIEDADES

Capítulo 3

*Entre o céu e o inferno: a participação na
Exposição da Indústria Nacional e o fim da*

Röhe Irmãos.

(1880 - 1885)

A Exposição da Indústria Nacional: o mundo da produção em transformação

Ocorrida em 1881, na cidade do Rio de Janeiro, a Exposição da Indústria Nacional foi o último grande acontecimento onde a família Röhe se apresentou. É possível, graças à documentação pesquisada, verificar uma certa variação no que diz respeito aos produtos confeccionados pelo estabelecimento da família. Outras questões como por exemplo, a expansão física, mediante ao incremento do número de empregados, neste momento as oficinas continham 180 homens e 15 crianças²⁷⁷, e o progressivo acréscimo de máquinas a vapor como força motriz, são alguns pontos deste momento.

Esta ampliação de suas instalações é apenas um lado da moeda. A partir da década de 80, inicia-se uma série de problemas envolvendo os membros da família. Pedidos de penhora e até de prisão, mostram um outro lado destes conhecidos industriais. Por que estes dois momentos tão distintos? Até que ponto, podemos captar as transformações ocorridas na sociedade pela ampliação da unidade de produção?

Entre 1868, ano que marca a transferência das oficinas Röhe da *primeira* para a *segunda* geração, até 1881, ano da Exposição da Indústria Nacional, passaram-se 13 anos. Ao longo deste período, duas transformações, uma de ordem econômica e, outra de ordem produtiva, marcaram estes anos. A primeira, já mencionada anteriormente, foi a inclusão do Banco Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro como sócio dos Röhe. A segunda, que é o nosso ponto de partida, foi a incorporação de máquinas movidas a vapor e também, a ampliação dos itens confeccionados pelo estabelecimento dos Röhe.

Como vimos inicialmente, foram os tilburis e seges os primeiros produtos fabricados pelos irmãos Johann e Anton Röhe. Com o passar das décadas e, com a transferência do setor produtivo e administrativo para a *segunda* geração, houve uma transformação em relação aos bens produzidos. Além dos veículos citados acima, podemos encontrar também, anúncios mencionando a fabricação de *wagons* a serem utilizados, por exemplo, nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

Por detrás desta diversificação econômica e geográfica, existiu um complexo processo de incorporação de técnicas, para os *wagons*, por exemplo, de novos materiais e de mão de obra, capazes de garantir a execução desta nova etapa produtiva. A busca

²⁷⁷ *Catálogo da Exposição da Indústria Nacional promovida e levada a efeito pela associação Industrial em 1881 com os auxílios do Governo Imperial*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, p., 225.

pela inovação e, por consequência, a diferenciação dos seus produtos em relação aos existentes no mercado, podem ter sido elementos que proporcionaram, por exemplo, a longevidade dos tilburis e seges fabricados na década de 1830.



Imagem nº 5 <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1882/00001965.html> [Acessado em 27/05/2011]

A figura anterior mostra um tilburi, tendo aproximadamente 50 anos de existência. Além desta longevidade, o anúncio evidencia uma nova fase dos Röhe. A presença de um “escritório” e de um armazém, ambos na rua do Hospício nº33 e, as tradicionais “officinas”, localizadas na rua do Conde d’Eu nº150 (o primeiro endereço da família no Rio de Janeiro), explicitam não apenas uma nova *geografia* dos Röhe, mas também, uma nova organização administrativa. Quais seriam os motivos para este sucesso? Uma possível resposta é dada por um dos filhos de Henrique C. Röhe.

Em um manuscrito localizado no *Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, Álvaro Röhe, destaca alguns pontos responsáveis pelo sucesso dos tilburis. Além de agradar os “cocheiros de praça e do público em geral”, outros setores sociais utilizaram este mesmo veículo. Segundo Álvaro,

Foi também um vehiculo que gozou da preferencia dos médicos por causa daquelas preciosas características. Este carro não só foi muito usado aqui no Rio de Janeiro, mas igualmente o foi em muitas cidades do Brasil (...) Estes vehiculos lograram tambem grande acolhimento entre os fazendeiros porque, além de muitos leves, eram de extrema resistência para circularem em estradas e caminhos de rodagem que serviam (...) A peculiaridade de sua resistencia e levêza consistia na aplicação de madeiras vergadas em sua construção, não só nas ródas senão também em sua estrutura geral (...)²⁷⁸

²⁷⁸ IHGB – ROHE, Álvaro. Lata 347; documento 44.

Os atributos técnicos destacados no trecho, a “resistência e [a] leveza”, foram elementos conquistados ao longo dos anos. Em 11 de setembro de 1880, encontramos uma solicitação de *Privilégios Industriais* por parte dos Röhe. Ao longo deste documento, há três itens responsáveis, digamos assim, pelo sucesso obtido “em muitas cidades do Brasil”. Dentre as causas para tal êxito estavam:

(...) 1º o emprego de rodas mais altas sem aumento de altura do estrado
2º oferecera vantagem na resistência e flexibilidade da madeira na parte do eixo, por se conservarem as fibras da madeira quasi, bem como menos grossura e menos pezo de madeira
3º oferecer a vantagem de empregar eixos livres, diminuindo a grossura no centro pela metade e aumentando a flexibilidade, produzindo a madeira e o eixo assim unidos uma só peça de grande segurança e flexibilidade abrandando os choques transmettidos pelas rodas (...)²⁷⁹

Ao que tudo indica, a solicitação dos Röhe atingiu seus objetivos. Um pouco mais de dois meses após o pedido acima, no dia 23 de novembro de 1880, o governo imperial lançava o decreto de nº 7913. Segundo este documento, Manoel Buarque de Macedo, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, concedia, pelo período de “dez annos”, o privilégio “para melhoramentos que declaram ter introduzidos nos carros denominados – Trolls”²⁸⁰.

Esta não foi a única obtenção de privilégios por parte dos Röhe. Nos anos de 1877 e 1878, as *officinas Röhe* conseguiram outras licenças, se assim podemos dizer, para explorar economicamente setores vinculados aos meios de transportes. Para o primeiro ano, Thomaz José Coelho de Almeida, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, concedeu por um período de 8 anos o “privilegio a Rohe Irmãos para fabricarem carros de sua invenção, destinados ao transporte de cargas e bagagens”²⁸¹. Já para o ano seguinte, a concessão obtida visava outro tipo de veículo: o de “carros destinados ao serviço das estradas de ferro urbanas”.

Para João Lins Viera Cansanção de Sinimbú, ocupante do ministério citado anteriormente, era garantido aos Röhe o “privilegio, por 10 annos, afim de fabricarem e venderem carros, que declaram ter inventado, para o serviço das estradas de ferro urbanas(...)”²⁸².

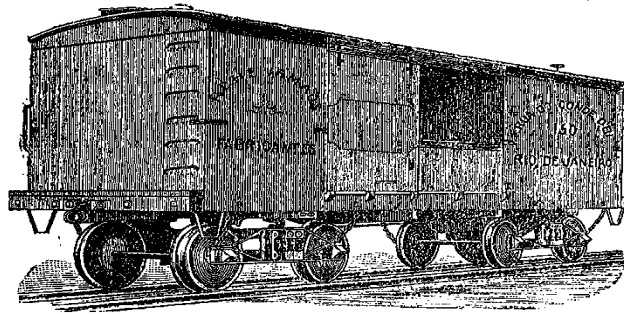
²⁷⁹ AN – Privilégios Industriais (PI), nº 8221.

²⁸⁰ Coleção Leis do Império. Atos do Poder Executivo, 1880, p., 814, decreto nº 7913.

²⁸¹ Coleção Leis do Império. Atos do Poder Executivo, 1877, p., 1027, decreto nº 6821.

²⁸² Coleção Leis do Império. Atos do Poder Executivo, 1878, p., 374, decreto nº 6960.

OFFICINAS DE RÖHE IRMÃOS
150, RUA DO CONDE D'EU, 150



ESCRITORIO E ARMAZEM
33, RUA DO HOSPICIO, 33

Imagem n °6

<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1882/00001966.html> [Acessado em 27/05/2011]

As imagens oferecidas pelo *Almanak Laemmert* proporcionam um duplo ganho. O primeiro, já mencionado, diz respeito a uma subdivisão administrativa das *officinas* Röhe. O segundo, destacada a diversificação da produção dos Röhe. Se, em um primeiro momento os irmãos Johann e Anton Röhe dedicaram-se à construção de veículos de passeio, vide imagem nº5, os seus herdeiros, Henrique, Guilherme e João Röhe, foram responsáveis pela incorporação de novos produtos ao seu *portfólio*.

O dinamismo econômico impôs uma série de desafios e de mudanças para os diversos setores produtivos. Os Röhe não fugiram a esta regra. Se houve uma transformação em relação à produção dos seus carros, ou seja, além dos tradicionais carros de passeios, a produção de carros para as ferrovias urbanas e a incorporação de um banco como sócio possibilitaram novos arranjos. Esta diversificação em relação à mão de obra, ao uso de materiais como o ferro e o aço em maior escala e, por fim, de novos procedimentos técnicos, alteraram a configuração, ou melhor, a denominação dos espaços produtivos.

Além das imagens disponibilizadas anteriormente, evidenciando a diferença entre os veículos produzidos pelos Röhe, outra possibilidade de análise surge por intermédio da nomenclatura encontrada nos anúncios. O fato de encontrarmos a denominação “officinas” e não fábrica, para a *segunda* geração, seria irrelevante? Quais são as diferenças entre os dois conceitos? Se, a *segunda* geração se autodenominava

como “officinas”, qual seria a denominação apropriada para a *primeira* geração? Até que ponto, uma determinada denominação permite uma leitura histórica?

Em sua dissertação denominada *Isto é o que me parece: a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional...*, José Luiz Werneck de Souza observou os dilemas da política econômica imperial. Dentre uma série de questões, há uma de nosso interesse: qual seria, por exemplo, a diferença entre uma fábrica e uma oficina na década de 30? Observando o parecer, composto por 12 perguntas, enviado por Bernardo Pereira Vasconcelos à Junta de Comércio, em novembro de 1837, encontramos uma passagem importante para o nosso trabalho. Uma das perguntas foi: “O que se deve entender por fábricas-em-grande e quais os meios de as extremar?” Segundo os Deputados, uma *oficina* constituía-se no

estabelecimento industrial onde um ou mais indivíduos se empregam no trabalho de qualquer arte mecânica. Como fábrica, o que emprega muitas oficinas e como manufaturas o que compreende muitas fábricas²⁸³.

Em 1834, José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairú, então Deputado da Junta do Comércio, procurou definir “o caráter das ‘fábricas’ de sabão, as quais ele não considerava como ‘manufaturas’ devido ao seu pequeno porte”²⁸⁴. Para Cairú, a

palavra manufatura se entende hum estabelecimento feito em ponto grande, que necessita de diversas fabricas, e officinas, e que emprega diversos artistas, em ordenar, combinar e modificar as matérias primas para as aplicar aos uzos da vida²⁸⁵.

Entre 1834 e 1837, a definição permaneceu constante. Tanto Vasconcelos quanto Lisboa utilizaram a mesma lógica para promover a diferenciação entre as oficinas, as fábricas e as manufaturas. Ou seja, em ambas as respostas, podemos verificar um modelo explicativo assentado em uma gradação, isto é, a partir do somatório de oficina, unidade básica de produção, surgem as fábricas, definidas como um conjunto destas; as manufaturas, por seu turno, surgem mediante ao somatório de várias fábricas. Em outras palavras, conforme o grau de complexidade crescia incorporando novas etapas e, talvez o mais importante, promovendo uma maior divisão do trabalho, a classificação do espaço produtivo era transformada.

²⁸³ SILVA, José L. Werneck da. *Isto é o que me parece: a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (1827-1904) na formação social brasileira: a conjuntura de 1871 até 1877*. Dissertação (Mestrado), UFF – ICHF, 1979, 2v., p., 90.

²⁸⁴ SOARES, Luiz Carlos. *A manufatura na formação econômica e social escravista no Sudeste. Um estudo das atividades manufactureiras na região fluminense: 1840-1880*. Dissertação (Mestrado), UFF – ICHF, 1980, p., 98.

²⁸⁵ LISBOA, 1834, apud SOARES, *As manufaturas...*, p., 98.

É neste período, mais precisamente no ano de 1831, que os irmãos Johann e Anton Röhre iniciaram as suas atividades econômicas. Portanto, utilizando a definição dada por Vasconcelos e Lisboa, a *primeira geração* dos Röhre confeccionou os seus veículos no interior de uma *fábrica*. Contudo, esta classificação sofreria algumas mudanças com o desenvolvimento da economia.

Com um olhar mais crítico e *científico*, Karl Marx oferece uma interpretação mais completa em relação aos termos artesanato, manufatura e fábrica. Entre estas três etapas, Marx constatou que a subdivisão das tarefas atuou de maneira decisiva para marcar a diferenciação entre os estágios de produção.

A manufatura, ao contrário do artesanato, foi caracterizada pela parcialidade das tarefas, isto é, um determinado produto para ser confeccionado, para obter a sua forma final e, por consequência, para ser colocado à venda, percorria, necessariamente, uma série de tarefas distintas em relação ao seu tempo de execução e também, ao seu espaço de localização na oficina. A cooperação, palavra-chave na interpretação de Marx, propicia a integração destes momentos distintos. Vejamos um exemplo.

Observando a produção de carruagens na Europa, produto bem próximo ao que os Röhre confeccionaram quando da sua chegada ao Brasil, isto é, em 1831, Marx verificou que a sua construção era o

produto global de [um] grande número de artífices independentes, tais como segeiro, seleiro, costureiro, serralheiro, correeiro, torneiro, passamaneiro, vidraceiro, pintor, envernizador, dourador (...) A manufatura de carruagens reúne todos esses diferentes artífices em uma casa de trabalho, onde se trabalham simultaneamente em colaboração uns com os outros²⁸⁶.

Uma outra questão, um desdobramento natural desta subdivisão, foi o surgimento da especialização da mão de obra e, também, a da necessidade de novas ferramentas para proporcionarem a execução das novas tarefas que surgiam mediante à esta dinâmica. Segundo Marx, a manufatura também se caracterizou

pela diferenciação das ferramentas, que imprime aos instrumentos da mesma espécie formas determinadas para cada emprego útil especial, e pela especialização, que só permite a cada uma dessas ferramentas operar plenamente em mãos do trabalhador parcial específico. Só em Birmingham se produzem umas 500 variedades de martelos, cada um destinado a um processo de produção particular (...) ²⁸⁷

Infelizmente não foi possível localizar qualquer tipo de documentação que descrevesse ou enumerasse a quantidade de ferramentas disponíveis nas *officinas* Röhre.

²⁸⁶ MARX, Karl. *O Capital. Crítica da econômica política. Volume I, Livro Primeiro. O processo de produção do capital*. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p., 267.

²⁸⁷ MARX, *O capital*..., p., 270.

Contudo, as imagens oferecidas pelo *Almanak Laemmert* permitem algumas reflexões por nossa parte. Entre as duas imagens²⁸⁸, ou melhor, entre os dois produtos vislumbrados, um *tilburi* e o *wagon*, há um espaço temporal de aproximadamente 50 anos. Ao longo deste período, os Röhe variaram a sua produção o que, só foi possível, graças a um conjunto de fatores.

Em primeiro lugar, estão os pontos destacados por Karl Marx, ou seja, mediante à uma subdivisão de tarefas e, ao desenvolvimento de novas ferramentas, foi possível atingir a produção de dois produtos tão distintos. Guardando as devidas proporções, podemos recorrer novamente a um relato de Marx. Observando a elaboração de uma locomotiva, o mesmo verificou que para a sua confecção, eram necessárias a existência de “5 mil peças autônomas”²⁸⁹. Sendo menos complexo, o que implica em um menor número de peças e de ferramentas para a sua execução, os *wagons* produzidos pelos Röhe, ou melhor, pela *segunda geração*, marcam uma transição, uma passagem para um novo patamar de produção.

Atingia-se assim, um novo nível de produção. As antigas *officinas* sucumbiam à modernização. Os Röhe adentravam a década de 1880 com um novo *perfil*, com uma nova dinâmica, com um novo espaço de produção impulsionado pelo vapor, um símbolo da modernidade oitocentista.

Os Röhe e a Exposição da Indústria Nacional

Realizada no edifício pertencente à Secretaria da Agricultura, em dezembro de 1881, a Exposição da Indústria Nacional pode ser compreendida como um evento multifacetado. Se, por um lado, ela serviu como um espaço para evidenciar as melhorias e os avanços adquiridos ao longo das décadas, este acontecimento evidenciou no seu interior, através de alguns indivíduos, a insatisfação com a política liberal praticada pelo governo imperial.

Em termos numéricos, a Exposição da Indústria Nacional contou com 1120 expositores, 8 mil objetos catalogados e, teve em seu interior, a visita de 62.000 pessoas²⁹⁰. Este contingente de visitantes não incluía apenas os expositores e as

²⁸⁸ Imagem nº 5, página 130, e imagem nº 6, página 132

²⁸⁹ MARX, *O capital*..., p., 270.

²⁹⁰ FREITAS FILHO, Almir Pita. Tecnologia e escravidão no Brasil: aspectos da modernização agrícola nas Exposições Nacionais da Segunda Metade do século XIX (1861-1881). In *Revista Brasileira de História*: São Paulo, vol. 11, nº 22, mar 91/ ago 91, p., 85.

delegações vindas de outras províncias, mas também, um público que buscava conhecer o que de mais moderno estava sendo fabricado pelos brasileiros. Deste modo, participar e figurar com destaque em um ambiente deste porte era, a grande chance de projetar a marca ou um determinado produto para um mercado em expansão²⁹¹.

Para os dias 12 de dezembro de 1881 e 12 de janeiro de 1882, o *Jornal do Commercio* dedicou uma seção denominada *Folhetim do Jornal do Commercio – Exposições*, visando descrever o evento e os seus expositores. Com relação ao primeiro dia, data da abertura, o jornal faz uma rápida descrição dos produtos expostos pelos Röhe. Segundo o periódico,

(...) uma esplendida e grandiosa exposição da casa Röhe, composta de wagons, bonds, bancos-escolas, mobílias bonitas e baratas de pinho, fingindo madeiras finas, modelos de grades, jogos fundidos de rodas para wagons, bonds, etc., e uma profusão de objectos que attesta a grande escala e os recursos de que dispõe aquele estabelecimento²⁹².

Até então, e as imagens utilizadas anteriormente corroboram com esta questão, os Röhe direcionavam as suas atividades produtivas para o setor de transporte. Atuando nos segmentos voltado para o de passageiros, com os seus tilburis, *bonds* e seges, e, para o de cargas, com os seus *wagons*, direcionados para as ferrovias urbanas, a diversificação do *portfólio* dos Röhe não ocorreu apenas pelas possibilidades oferecidas por um mercado em expansão, mas também, graças ao *know-how* desenvolvido ao longo das décadas. Para o *Jornal do Commercio*

Este estabelecimento que adquirio n'outro tempo grande voga no fabrico de carruagens, os quaes igualarão e mesmo excedião em gosto perfeição e solidez ás que nos chegavão dos mais acreditados fabricantes do estrangeiro, ampliou ultimamente o seu fabrico, e pode-se considerar hoje o estabelecimento mais bem [ilegível] de todas as machinas e utensílios que temos no Brazil, ficando d'esta arte completamente habilitado a supprir o consumo do paiz por muito que elle cresça e quiçá o de algumas nações do continente sul americano²⁹³.

Prosseguindo a análise em relação aos Röhe, o *Jornal do Commercio* destacou outros pontos e, revela de maneira indireta, outras questões em relação ao espaço de produção. Segundo o periódico,

O estabelecimento dos Srs Röhe Irmãos ao contrario do que quasi sempre acontece entre nós, está largamente collocado n'uma extensa área que lhe permitirá por muitos annos estender-se se por acaso as necessidades do seu fabrico o exigirem, mesmo quando ellas ultrapassem as mais risonhas previsões dos seus proprietários. Este estabelecimento possui as machinas mais notaveis e aperfeiçoadas, algumas mesmo em duplicata, distribuídas em

²⁹¹ Sobre os itens confeccionados e premiados pela Röhe Irmãos cf Anexo III.

²⁹² JC – “Folhetim do Jornal do Commercio”, 12/12/1881, p., 1.

²⁹³ JC – “Folhetim do Jornal do Commercio”, 12/01/1882, p., 1.

estensos barracões dispostos com as necessárias condições de luz e higiene²⁹⁴.

O fragmento acima possui basicamente dois *momentos*. O primeiro, voltado para uma análise do espaço de produção, ou seja, a partir de uma relação entre as máquinas e a sua disposição pelo ambiente de trabalho. A prosperidade econômica era mensurada pela grandeza, pelo volume consumido de energia, pelas grandes instalações responsáveis por abrigarem grandes obras, como, por exemplo, os *bonds* confeccionados pelos Röhe. Já o segundo momento, ou melhor, as duas palavras ao final do fragmento acima, “luz” e “higiene”, que definem esta outra parte, poderiam passar despercebidas aos nossos olhos. Mas, por que foram mencionadas? Qual a sua relação com a qualidade dos produtos? Existiriam outras questões por detrás desta simples colocação?

O “caminho da modernidade econômica”²⁹⁵ não se restringia apenas a fatores como a matriz energética, a tecnologia ou o mercado consumidor. Elementos como luz e higiene, tão caros aos cidadãos do Rio de Janeiro, revelavam uma outra história. Talvez, daí, tenha surgido o motivo para o seu destaque. Autores como June Hahner, Sidney Chalhoub e Jayme Benchiol, por exemplo, são importantes para compreendermos esta ênfase dada pelo trecho em destaque.

Espaço, luz e higiene. Se estes eram responsáveis pela mudança, pelas melhorias, por outro lado, a sua ausência, era sinônimo de perigo, de doenças e, por consequência, de mortes.

Foi a partir de 1850, segundo June Hahner, que a febre amarela *abriu* os olhos de poder público. A doença surgia a partir de uma relação desequilibrada entre fatores vinculados à urbanização e ao saneamento. O crescimento populacional, acentuado com a chegada da família real, em 1808, esbarrava em questões estruturais como, por exemplo, a distribuição de água encanada pela cidade. Além disto, o excesso de chuva e as grandes extensões de terra, confluência de fatores que dificultavam a drenagem, criavam inúmeras poças o que, por sua vez, potencializava a proliferação da doença pela cidade. Somando-se a isto, um outro fator, porém, de ordem econômica, agravava ainda mais a situação.

O crescimento dos cortiços, caracterizados pela baixa salubridade, aumentava em face aos baixos salários dos trabalhadores. Nascia deste modo, uma relação direta

²⁹⁴ Ibidem, p., 1.

²⁹⁵ FREITAS FILHO, Almir Pita. Imagens de persuasão da modernidade na Exposição de 1881. In BLAJ, Ilana; MONTEIRO, John (orgs.). *Histórias e Utopias*. São Paulo: ANPUH, 1996, p., 175.

entre pobreza e doença, uma antítese entre civilização e barbárie, entre modernidade e atraso²⁹⁶. Para Sidney Chalhoub, a higiene surgia como “uma ideologia: ou seja, como um conjunto de princípios que, esta[vam] destinados a conduzir o país ao ‘verdadeiro’, à ‘civilização’”²⁹⁷ nos trópicos.

A preocupação com a população dos cortiços não era uma invenção. Alvo predileto do poder público afinal, nele residiam libertos, imigrantes pobres, escravos ou utilizando uma denominação da época, as “classes perigosas”. Pela tabela abaixo, podemos mensurar o *medo* das autoridades públicas.

Tabela nº18 Proporção de moradores vivendo em cortiços em relação à população total da cidade do Rio de Janeiro²⁹⁸

Ano	Pop	NC	NMC	NMC/Pop (%)
1867	225.069	502	15.059	6,68%
1869	233.858	642	21.929	9,74%
1875	300.944	876	33.255	11,05%

Espaços com grandes aglomerações como os cortiços, as hospedarias e até mesmo os armazéns, detentores de baixas condições de higiene, por exemplo, provocavam a ira das autoridades competentes. Este temor não era para menos. Seguindo a lógica do poder público, em 1875, seis anos antes de ocorrer a Exposição da Indústria Nacional, pouco mais de 11% da população da cidade vivia no principal espaço responsável pela reprodução das piores moléstias para sociedade imperial.

Se, o espaço dos Rôhe era uma referência em se tratando de produção, luz e higiene, as moradias da cidade ficavam a desejar. A capital do Império, segundo Jayme Benchimol, vivenciava ao mesmo tempo, uma sobreposição dos seus espaços e também, dos seus principais agentes socioeconômicos. Conforme observou o autor,

Nos quarteirões centrais do Rio de Janeiro, recortados do por um dédalo de ruas estreitas e congestionadas, erguiam-se, indiferentemente, pequenas oficinas e fábricas – uma ou outra mecanizada (...)²⁹⁹

²⁹⁶ HAHNER, June. *Pobreza e política. Os pobres urbanos no Brasil -1870/1920*. Brasília: EdUnB, 1989 p., 38.

²⁹⁷ CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p., 35.

²⁹⁸ A tabela foi confeccionada a partir dos dados obtidos em HAHNER, *op cit*, p., 39 e *Séries Estatísticas Retrospectivas*. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, vol. 1, 1986, p., 4. Legenda: Pop – População; NC – Número de Cortiços; NMC – Número de Moradores vivendo em Cortiços; NMC/Pop – Percentual de NMC sobre a população da cidade do Rio de Janeiro.

²⁹⁹ BECHIMOL, Jayme Larry. *Pereira Passos: um Haussmann nos trópicos: A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992, p., 112.

Além da precariedade das oficinas e fábricas, muitas ainda utilizando métodos antiquados para a época, o ambiente natural, isto é, o calor, a umidade e o regime pluvial, potencializavam ainda mais o discurso higienista.

Pois bem, ao que parece, esta confluência, ou melhor, esta harmonia de elementos como a maquinaria e a salubridade, constituíam um pré-requisito para se alcançar à modernidade. Sendo assim, poderíamos apontar os Röhe e, é claro, os seus produtos, como um marco da modernidade?

Para Almir Pita Fritas Filho, a resposta é sim. Observando os principais atores da Exposição de 1881, no que se refere ao setor de transporte, Freitas Filho deu ênfase a dois participantes deste evento. Para tal escolha, o autor destacou elementos como a “qualidade dos bens produzidos”, a “organização da produção” e “da mecanização”³⁰⁰ como um conjunto de quesitos responsáveis para este destaque. Respondendo a estas questões, estavam dois estabelecimentos, as oficinas da Estrada de Ferro Dom Pedro II e as *officinas* Röhe. Portanto, eram dois espaços diferenciados, responsáveis por uma produção destacada, capaz de representar o Império pelos diversos eventos espalhados pelo mundo afora. Isto pode ser observado no relato feito pelo *Jornal do Commercio* ainda sobre a Exposição de 1881. Segundo o periódico,

(...) o estabelecimento dos Srs Rohe Irmãos (sic) deve produzir com os seus trabalhos uma magnífica impressão na Exposição continental de Buenos Ayres, e acreditará muito a industria do Brasil³⁰¹.

Mesmo sendo politicamente o único regime monarquista e, o único a utilizar ainda mão de obra escrava na porção sul do continente americano, a fé na qualidade dos produtos confeccionados pelos Röhe, ao que tudo indica, serviria para demonstrar que mesmo sendo a *planta exótica das Américas*, o Brasil tinha condições de vivenciar as transformações pelas quais o mundo moderno passava. Mas, antes de explorarmos um outro campo de discussão possibilitado pela Exposição de 1881, vale a pena conhecermos com maiores detalhes os produtos fabricados pelos Röhe.

Estando presente em grupos distintos como o da *Industria dos Metaes em Geral*; *Industria das Madeiras em Geral*; *Industria das Pelles, Couros, Pennas, etc* e, por fim, a de *Material de Transporte e Accessorios de Estradas de Ferro*, os Röhe demonstravam uma grande variedade de itens produzidos em suas instalações. Esta diversificação, iniciada pelos seus fundadores, os irmãos Johann e Anton Röhe, foi, pelo visto, muito bem capitalizada pela *segunda geração*. Transitar por setores tão distintos

³⁰⁰ FREITAS FILHO, *op cit.*, 1996, p., 175.

³⁰¹ JC - *Folhetim do Jornal do Commercio*, 12/01/1882, p., 1.

como, por exemplo, a madeira, o metal e o couro, ampliou de maneira significativa os ganhos dos Röhe.

Em relação aos grupos citados anteriormente, o que obteve grande repercussão foi o de *Material de Transporte e Accessorios de Estradas de Ferro*. Como havíamos verificado anteriormente nas palavras de Almir Pita Freitas Filho, a Estrada de Ferro Dom Pedro II e a Röhe Irmãos, foram os destaques desta seção da Exposição. O êxito dos Röhe só não foi maior devido a sua capacidade de recursos financeiros. Vejamos um trecho do relatório. No tocante à fabricação de veículos,

um ramo em que a industria nacional tem conquistado brilhantes titulos de benemerencia (...) [é o de] *Vehiculos para transportes terrestres, accessorios dos vehiculos e das estradas, peças soltas daquellees* – Ainda sob a impressão das mais gratas recordações e do mais bem fundado orgulho nacional, seja nos permittido repetir o nome de duas officinas que como tanto brilho concorreram á Exposição da Industria Nacional, tornando-se credoras da maior estima publica, referimo-no ás Officinas da Locomoção da Estrada de Ferro D Pedro II e ás dos Srs Röhe Irmãos, aquellas fazendo parte de um estabelecimento do Estado estas montadas e mantidas pela iniciativa particular³⁰².

Estar em *pé de igualdade* com um estabelecimento vinculado ao Estado não era nada mau. Afinal, como concorrer com um fornecedor de material rodante altamente privilegiado em relação à captação de recursos? No confronto entre o agente privado e o agente estatal, este último, ganhava com sobras. Portanto, a maior capacidade de captação de recursos permitia maiores investimentos em máquinas, matéria-prima e mão de obra especializada. A consequência desta vantagem? A produção de melhores carros. Segundo o relatório da Exposição,

É certo que as officinas dos Srs Röhe Irmãos estão longe de poderem ser comparadas ás da Locomoção da Estrada de Ferro D. Pedro II mas têm ellas feito tal progresso e tanto se destacado das outras congeneres que não devemos regatear-lhe o nosso maior applauso (...)³⁰³

Além dos carros voltados para as ferrovias, outros produtos receberam elogios por parte dos observadores. Como já havíamos mencionado, o *portfólio* dos Röhe era extenso. Em um anúncio de 1882, localizado no *Almanak Laemmert*, podemos verificar boa parte dos produtos expostos no ano anterior, em 1881, na Exposição da Indústria Nacional.

³⁰² Archivos da Exposição da Industria Nacional. Actas, pareceres e decisões do Jury Geral da Exposição da Industria Nacional realizada no Rio de Janeiro em 1881. Precedidos de uma introdução pelo Engenheiro Civil Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, membro do Jury Geral, sócio honorário da Associação Industrial e Presidente do Club de Engenharia. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, p., CXXI. .

³⁰³ Ibidem, p., CXXII.

OFFICINAS DE RÖHE IRMÃOS



FUNDADAS NO ANNO DE 1831



Mutuação Philantropica e Protectora, Colonisação e Emigração de 1878

Wagons de passageiros
para estradas de ferro offerecendo toda a commodidade ao viajante, e
especialmente para senhoras, pelo systema da construcção.

BOND

de seu privilegio, offerecendo a maior commodidade ao passageiro.

TROLL

de seu privilegio, offerecendo a maior commodidade de construcção
leve, solida e elegante.

MOBILIAS

baratissimas ao alcance de qualquer, acabadas com toda a perfeição.

BANCOS-CARTEIRAS

para collegios, do melhor systema até hoje conhecido.

BANCOS

para jardins, a preços modicos, e de qualquer feitio.

ESQUADRIAS,

cimalhas, molduras, forros para tecto e ferragens de superior qualidade.

FUNDIÇÃO DE FERRO

para qualquer mister, para wagons de estrada de ferro, carris urbanos,
carroças, lavoura, edificios, grades, sacadas, escadas
(de fundição, do mais simples até o mais rico).

FABRICA

150, RUA DO CONDE D'EU, 150

ESCRITORIO E ARMAZEM

33, RUA DO HOSPICIO, 33

626

Imagem nº 7

<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1882/00001967.html> [Acessado em 20/06/2011]

Esta diversificação não ficou restrita aos Röhe e, muito menos, ao espaço econômico do Rio de Janeiro. Em 1886, na cidade de São Paulo, a importadora de máquinas Lidgerwood Manufacturing & Cia não apenas havia trocado de nome, mas também, expandia o seu espaço físico com uma “nova oficina mecânica, uma grande fundição de ferro e bronze, serraria a vapor, caldeiraria e seções de modelagem e

serralheria”³⁰⁴. Mas, para obterem esta diversificação, foi necessário o uso de máquinas e de um número maior de empregados em seu estabelecimento. Qual a dimensão dos Röhe? A resposta para esta nossa pergunta está no *Catálogo da Exposição da Industrial Nacional*.

Na quarta seção, dedicada aos *Carros e wagons para ferro-carris e tramways*, encontramos algumas informações interessantes. No que diz respeito ao número de empregados, os Röhe possuíam 180 homens e 15 crianças em seus estabelecimentos³⁰⁵. Em termos de maquinismo, as *officinas* possuíam “motores [que] avaliam-se pela força de 52 cavallos, pondo em movimento 63 machinas diversas”³⁰⁶. Por fim, o seu capital. Estava avaliada em 500 contos de réis³⁰⁷ o conjunto de *officinas*, ferramentas, matéria-primas, escritório, armazém entre outros, responsáveis pela produção e comercialização dos diversos produtos citados.

A dimensão dos Röhe pode ser mensurada por intermédio de alguns estabelecimentos têxteis. A fábrica de Santo Aleixo, localizada na província do Rio de Janeiro, foi a que mais se aproxima das *officinas* Röhe.

Em 1866, a Santo Aleixo, segundo o relatório apresentado por Agostinho Victor Borja Castro, possuía 150 empregados responsáveis pela produção de 605.000 metros de tecido por ano. Como matriz energética, a Santo Aleixo utilizava a hidráulica, obtendo um total de 25 cavalos³⁰⁸. Quinze anos depois, em 1881, conforme analisou Almir Pita Freitas Filho, o seu número de empregados alcançava a casa de 180 e, a sua força motriz, além de ser substituída, agora, era a vapor, atingia o patamar de 50 cv³⁰⁹.

Esta ampliação em relação ao uso de máquinas não foi um privilégio da Santo Aleixo. Ao longo da década de 1870, podemos observar níveis crescente em termos da aquisição de novos equipamentos. Vejamos a tabela abaixo.

³⁰⁴ MARSON, Michel Deliberali. Origens dos empresários no setor de bens de capital no estado de São Paulo, 1870 - 1900. In: III Conferência Internacional de História Econômica e V Encontro de Pós-graduação em História Econômica, 2010, Brasília - DF. Anais III Conferência Internacional de História Econômica e V Encontro de Pós-graduação em História Econômica, 2010, p., 9. Disponível em <http://scientia.cliomatica.com/index.php/vencontrohistoriaeconomica/Vencontro/schedConf/presentations> [Acessado em 15/07/2011].

³⁰⁵ *Catálogo da Exposição da Industria Nacional promovida e levada a efeito pela associação Industrial em 1881 com os auxílios do Governo Imperial*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, p., 225. Aqui cabe um parênteses. Não obtivemos maiores informações sobre a distribuição dos seus empregados, ou seja, não foi possível verificar onde, por exemplo, as crianças trabalhavam assim como os adultos.

³⁰⁶ *Ibidem*, p., 225.

³⁰⁷ *Ibidem*, p., 225.

³⁰⁸ LOBO, Eulália. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1987, p., 298, tabela 3.34.

³⁰⁹ FREITAS FILHO, Almir Pita. A colônia portuguesa na composição empresarial da cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. In LESSA, Carlos (org). *Os Lusíadas na aventura do Rio Moderno*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p., 185.

Tabela nº19³¹⁰

Valor da importação de equipamento industrial (Libras esterlinas a preço de 1913)	
Ano	Valor
1870	165.617
1872	214.718
1874	217.079
1876	186.442
1878	225.585
1880	263.003

Para Almir Pita Freitas Filho, esta procura pela mecanização consistia em uma “estratégia de modernização, representada pela instalação de máquinas modernas, destinadas a aprimorar a fabricação”³¹¹ de uma série de produtos.

Como havíamos falado anteriormente, a Exposição da Indústria Nacional permite observarmos uma série de questões em seu interior. Uma delas e, talvez a mais *espinhosa*, foi a discussão em torno das tarifas alfandegárias. A questão que nascia era a seguinte: como conciliar o desenvolvimento da indústria perante uma economia assentada na exportação de *commodities* agrícolas como, por exemplo, a do café?

Antigas questões: o problema da industrialização no Brasil

Não é nenhuma novidade mas, desde o século XVI, ou seja, desde o *descobrimento* do Brasil pela coroa portuguesa, coube ao país exercer o papel de fornecedor de produtos *in natura* no interior da lógica do pacto colonial. Nesta relação entre Metrópole e Colônia, a concorrência, fator essencial para o desenvolvimento da economia, era inviabilizada, ou seja, o desenvolvimento das manufaturas deveria obter um sentido apenas, isto é, caberia ao poder central, em nosso caso, Portugal, garantir o fornecimento de uma série de produtos necessários para as atividades produtivas existentes e, as que iriam surgir no desenrolar desta relação político-econômica ao longo do tempo.

A impossibilidade de criar as suas próprias manufaturas e *indústrias* perdurou até o século XIX, mais precisamente, até a chegada da família real. Com a revogação da *Alvará de 1785*, foi possível o surgimento, segundo Luiz Carlos Soares, o

³¹⁰ *Estatísticas históricas do Brasil...*, tabela 7.6, p., 385.

³¹¹ *Idem* nota nº 30.

surgimento de uma série de estabelecimentos industriais³¹². A partir de diversas medidas como, por exemplo, a isenção de impostos para aquisição de máquinas e matérias-primas importadas, o desejo de inserir o Brasil na era da industrialização tomava a sua forma. Contudo, o modelo econômico assentado sobre o latifúndio e as ideias de liberais como, por exemplo, a de José da Silva Lisboa, o Visconde Cairu, surgiriam como um empecilho à modernização da economia brasileira.

O grande latifúndio e a produção voltada para o mercado exterior, as duas faces da mesma moeda, propiciavam uma barreira aos defensores do desenvolvimento industrial. Para Luiz Carlos Soares, este modelo colaborou se, assim podemos dizer, para a *atrofia* de um amplo conjunto de manufaturas. Visando a maximização dos seus lucros, as unidades produtivas criaram um cenário adverso às pretensões dos *industriais* brasileiros. Segundo o autor,

No âmbito da produção escravista-mercantil as atividades de subsistência eram desenvolvidas nas plantações cafeeiras e de cana-de-açúcar da região fluminense, como forma de redução dos custos de produção de diversas unidades produtoras, já oneradas com a aquisição de mão-obra-escrava (...) nas formações escravistas 'brasileiras' a produção de gêneros agrícolas de exportação necessitou sempre de uma retaguarda de subsistência, que englobava desde os cultivos alimentares e a pequena criação de animais até as atividades artesanais, que incluía a produção de tecidos de algodão grosseiros para as roupas dos escravos. As outras unidades de produção, ligada ao cultivo mercantil de gênero alimentícios ou a criação de gado, também seguiram a regra do auto-abastecimento (...) Podemos encontrar entre as atividades de caráter artesanal desenvolvidas nas plantações da região fluminense, além dos já mencionados tecidos de algodão para as roupas dos escravos, a produção de peças de carpintaria em geral, mobílias, calçados, selas, arreios de animais e também o material para edificações³¹³.

Este cenário que, por um lado, permitia uma certa autonomia para os grandes proprietários, por outro lado, enfraquecia toda e qualquer possibilidade de uma possível concorrência com os produtos importados. Mesmo existindo tarifas alfandegárias desde o Tratado Comercial de 1810, os “produtos manufaturados dos estabelecimentos fluminenses tinham custos de produção e preços mais elevados que os produtos ingleses, muitos deles já fabricados através de máquinas”³¹⁴.

Na percepção de Cairu, qualquer alteração visando à elevação das tarifas alfandegárias poderia abalar as relações econômicas do Império com outros países. Pelos dados obtidos, a preocupação de Cairu tinha sua razão de ser. Com o passar das décadas, mais se acentuava a dependência em relação às *commodities*. A partir destes

³¹² SOARES, *A manufatura...* p., 115.

³¹³ SOARES, *A manufatura...*, pp 117-18.

³¹⁴ *Ibidem*, p., 119.

dados, cabe uma pergunta: como impor tarifas protecionistas e não correr o risco de sofrer possíveis retaliações?

Tabela 20³¹⁵ Participação dos produtos agrícolas sobre as exportações (%) entre

As décadas de 1840 e 1880

Decênios	Café	Açúcar	Fumo	Couros
1841-50	41,4	26,7	1,8	8,5
1851-60	48,8	21,2	2,6	7,2
1861-70	45,5	12,3	3,0	6,0
1871-80	56,6	1,8	3,4	5,6

A dependência econômica em relação à exportação dos produtos agrícolas colocava em xeque toda e qualquer possibilidade de medidas protecionistas. Apenas dois produtos, o café e o açúcar, foram responsáveis por níveis altíssimos de arrecadação para o Estado imperial. As suas somas, nunca atingiram um valor abaixo dos 50% no tocante às exportações.

Com a Tarifa Alves Branco, imposta em 1844, iniciou-se, segundo Maria Leopoldi, um “débil protecionismo governamental”³¹⁶. No confronto entre as forças agrícolas e *industriais*, houve prevalência para com a primeira. Mesmo possuindo certas limitações, a mudança alfandegária propiciou, segundo Luiz Carlos Soares, “um clima mais favorável para os investidores industriais de maior porte”³¹⁷. Acentuavam-se a partir de então, empreendimentos voltados para o consumo da população como, por exemplo, os alimentos, as velas e os sabões. Mesmo com este crescimento industrial, como bem frisou Soares, não foi possível “ultrapass[ar] os limites estabelecidos pelos plantadores, não ameaçando” assim, “o seu poderio e a sua opulência”³¹⁸ e também, as diretrizes econômicas do Império.

Havia, por assim dizer, uma luta, um complexo jogo de interesses envolvendo comerciantes, agricultores e industriais. A existência ou não de tarifas alfandegárias ultrapassava o espaço local, ou seja, a sua elevação ou diminuição poderia afetar também, as relações diplomáticas do Império. Este arranjo, segundo Leopoldi, era marcado pela seguinte dinâmica:

Os industriais que têm seus produtos protegidos contra a concorrência dos manufaturados importados, o Estado que auferia rendas do imposto aduaneiro sobre as importações, e os comerciantes importadores que em períodos de baixos índices tarifários podem colocar produtos estrangeiros no mercado

³¹⁵ *Séries estatísticas...* p., 90.

³¹⁶ LEOPOLDI, Maria Antônia P., *Política e interesses na industrialização brasileira: As associações industriais, política econômica e o Estado*. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p., 36.

³¹⁷ SOARES, *A manufatura...*, p., 126.

³¹⁸ *Ibidem*, p., 126.

mais facilmente. A tarifa também traz lucros aos produtores de manufaturas estrangeiros, que podem exportá-los para um país sem barreiras tarifárias. Os cafeicultores – e os exportadores agrícolas em geral – são afetados por elas, pois podem sofrer represálias comerciais dos países compradores de café, insatisfeitos com as tarifas brasileiras³¹⁹.

O trecho acima descreve a relação do mecanismo tarifário e o seu impacto sobre os diversos setores de uma economia fundamentada na exportação de *commodities* agrícolas. Mas, qual seria a representatividade dos setores acima na composição do orçamento do Império?

Tabela nº21 Constituição do orçamento do Império³²⁰ entre as décadas de 1870 e 1880

Ano_Exer	Rec_Total	Dir_Import	% Dir_Import sobre a Rec_Total	Dir_Exp	% Dir_Exp sobre a Rec_Tota
1871-72	105.135:920\$232	58.599:584\$451	55,73%	17.229:353\$360	16,38%
1872-73	112.131:103\$708	60281044\$763	53,75%	19.337:651\$511	17,24%
1873-74	105.009:200\$007	56.306:638\$058	53,62%	17.315:534\$925	16,48%
1874-75	106.490:427\$975	55.464:097\$165	52,08%	18.770:258\$140	17,62%
1875-76	103.499:593\$081	54.736:928\$487	52,88%	16.206:373\$419	15,65%
1876-77	101.063:641\$193	53.938:889\$442	53,37%	16.310:156\$183	16,13%
1877-78	110.745:827\$074	56.852:605\$792	51,33%	16.342:341\$368	14,75%
1878-79	116.460:981\$189	59.308:767\$028	50,92%	18.138:006\$897	15,57%
1879-80	120.761:990\$952	64.756:265\$337	53,62%	18.542:447\$817	15,35%

Se confrontarmos as duas últimas tabelas e analisarmos de uma maneira rápida e superficial, estaremos aptos a cometermos algumas imprecisões no que diz respeito à constituição do orçamento imperial. Primeiramente, faremos uma leitura quantitativa, isto é, analisaremos apenas os percentuais apresentados pelas tabelas. Em seguida, recorreremos a um trabalho visando uma melhor interpretação para os valores destacados.

Mesmo sendo o principal item de exportação, as *commodities* agrícolas possuíam uma importância secundária no que diz respeito à constituição orçamentária do Império. Em relação às exportações, os nossos principais itens como, por exemplo, o fumo e o couro, além do café e do açúcar, nunca atingiram mais do que 18% na participação do orçamento. Por outro lado, as importações eram responsáveis por no

³¹⁹ LEOPOLDI, *op cit.*, p., 93.

³²⁰ CARREIRA, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1890, pp 478-546.

mínimo 50% deste. Pois bem, se é isto o que as tabelas informam, como o café e o açúcar, os principais itens de exportação, cooperavam *tão pouco* para a constituição do orçamento? Por que esta diferença? É possível existir alguma questão por detrás destes percentuais? Estes valores podem ser melhores explicados a partir da leitura de Maria Sylvia de Carvalho Franco.

No seu livro, *Homens livres na ordem escravocrata*, a autora, por intermédio das Atas da Câmara de Guaratinguetá (SP), fornece uma chave de resposta para as nossas questões. Mesmo sendo um espaço de análise afastado do centro político, a relação entre os seus agentes econômicos, aqui representados pelos produtores agrícolas, e a administração pública, responsável pela fixação das alíquotas e pela arrecadação dos tributos, permite algumas projeções para a compreensão da política econômica do Brasil como um todo. Em uma economia assentada na exportação de produtos vinculados ao latifúndio, não seria difícil supor, que uma parcela dos proprietários mais abastados, também mantivesse interesses de perfil político, ou melhor, de interesse tarifário.

Entre os anos de 1839-1840, Carvalho verificou uma solicitação fiscal feita pela Câmara de Guaratinguetá (SP) que pode ser muito ilustrativa para o nosso caso. A questão girava em torno do preço do barril de aguardente já que a sua alíquota, estava fixada em 20%. Segundo a autora, neste intervalo de tempo, houve, por parte da Câmara, uma solicitação para fixar o preço do barril em \$800. Este panorama, que era favorável aos produtores locais, não durou por muito tempo. Por intermédio de um ofício, o Presidente da Província “comunic[ou] que em consequência d[o] recurso interposto pelo Coletor da Vila, quanto ao **diminuto** preço com que foi taxado o barril de aguardente, deliberou-se ficar o seu preço em 1\$800”³²¹.

Para além desta questão de ordem tributária, o mais importante, sem desmerecer o fato anterior, é observar não apenas o descompasso entre os interesses do Estado e do Contribuinte, mas sim, o de constatar a força política dos produtores locais. Esta mistura, com salientou Carvalho, “entre a coisa pública e os negócios privados fundamenta, sem dúvida, a extensão do controle pessoal a todo o patrimônio do Estado”³²². Se esta personificação ocorria em um município, o de Guaratinguetá, por que não levarmos este raciocínio, esta dinâmica, para uma escala macro, para os grandes

³²¹ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 4ª ed., 1997, p., 123. Grifo nosso.

³²² *Ibidem*, p.,131.

centros produtores? Por que os cafeicultores, responsáveis pela principal riqueza do Império ao longo dos oitocentos, pagariam elevadas alíquotas de impostos?

Logo, como frisou Carvalho, “os home[ns] que sustenta[vam] com recursos particulares as realizações próprias do governo”³²³, tinham em suas mãos não apenas a força econômica, mas também, um poder político construído a partir de relações pessoais com as esferas do Executivo, Legislativo e do Judiciário.

Talvez, este exemplo dado por Maria Sylvia de Carvalho Franco, na longínqua Guaratinguetá, permita compreender como os principais produtos de exportação cooperaram *tão pouco* para com o orçamento imperial. Além dos pontos mencionados, outra questão, desta vez no âmbito internacional, atuava para enfraquecer a arrecadação imperial. As mudanças na conjuntura internacional podem explicar esta nossa observação. Com a Grã-Bretanha sendo o maior “comprador das exportações de produtos primários do mundo”³²⁴ o que, a colocava no *direito* de exercer os melhores preços para compra, as décadas de 1870 e 1880 presenciaram o surgimento de novos mercados, de novos concorrentes, agravando ainda mais, a situação de países como, por exemplo, o Brasil.

Com o desenvolvimento constante das ferrovias e do transporte marítimo, foi possível não apenas aumentar o volume transportado, mas também, diminuir o tempo de deslocamento e, o mais importante, reduzir o custo final para os grandes centros compradores. Este era apenas um lado da questão. O desenvolvimento acima descrito possibilitou também, a inserção de novos centros voltados para o abastecimento do comércio mundial. Brasil, Argentina, Uruguai, Austrália e Índia, para citarmos apenas alguns, acirravam ainda mais a competição, *lançando* no mercado internacional, os seus principais produtos como chá, lã, carne, açúcar, algodão e trigo³²⁵.

Para os grandes centros compradores, este cenário era benéfico afinal, com o aumento da competição, diminuía-se naturalmente os preços no mercado internacional. Já para os fornecedores, o cenário era de preocupação. O aumento em relação ao número de participantes no fornecimento de *commodities* provocou o inevitável: a queda dos preços.

A década de 1860 foi um período marcado por dois grandes conflitos bélicos. Tanto a Guerra da Secessão (1861-65), ocorrida nos Estados Unidos da América e, a

³²³ Ibidem, p., 131.

³²⁴ HOBBSAWM, Eric J. *A era dos Impérios 1875-1914*. São Paulo: Paz e Terra, 7ªed., 1988, p., 64.

³²⁵ Ibidem, p., 65.

Guerra do Paraguai (1865-70), envolvendo o Brasil, Uruguai e a Argentina, a conhecida Tríplice Aliança, foram responsáveis, de certo modo, por um impulso na indústria brasileira.

Os desdobramentos da guerra civil norte-americana ultrapassaram os limites domésticos. Ao longo do conflito, houve, nas palavras de Maria Bárbara Levy, “uma profunda desorganização na produção algodoeira sulista”³²⁶. Este cenário provocou dois acontecimentos. O primeiro foi de ordem comercial, isto é, com o desenrolar do conflito, a Inglaterra, maior centro comprador de algodão sulista, foi forçada a buscar novos mercados fornecedores. O segundo, uma decorrência natural do primeiro, foi o aumento do valor do algodão no mercado internacional. Isto fica claro observando alguns dados referentes ao Brasil.

Entre 1860 e 1869, o Brasil obteve um acréscimo considerável em relação às suas vendas de algodão para a Inglaterra. Para o período entre 1860-64, os ingleses gastaram um total de 20,8 milhões de libras esterlinas em produtos como algodão, café, borracha, couro, açúcar, cacau entre outros. Deste montante, os gastos com algodão atingiram a cifra de 9,38 milhões de libras. Em termos percentuais, significavam 45% do montante total. Já para a segunda metade do período, entre 1865-69, os gastos sofreram uma forte elevação. Em relação ao total exportado, os ingleses gastaram 34,7 milhões de libras, um aumento registrado na casa dos 66,6%. Só o algodão, foi responsável por 60,79% deste montante, ou seja, os ingleses gastaram aproximadamente 21 milhões de libras esterlinas com esta *commodity*. Por fim, entre os valores gastos apenas com o algodão, houve um aumento de aproximadamente 123%³²⁷.

Graças a este cenário, segundo Nícia Villela Luz, foi possível vivenciar “um surto notável na cultura algodoeira do Brasil”. Houve, por assim dizer, um “renascimento da indústria têxtil do algodão”³²⁸. Ao longo do decênio, a produção cotonífera apresentou dois momentos distintos no que diz respeito ao seu volume de exportação. Para a primeira metade, ou seja, para os anos entre 1860 e 1865, o somatório atingiu 82.869 toneladas métricas. A segunda metade, que compreende a

³²⁶ LEVY, Maria Barbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994, p., 94.

³²⁷ Cf GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1973, p., 81.

³²⁸ LUZ, Nícia Villela. *A luta pela industrialização no Brasil: 1808 a 1930*. São Paulo: Alfa-Ômega, 2ª ed., 1978, p., 40.

Guerra do Paraguai, cobrindo os anos de 1866 e 1870, foi responsável pela produção de 206.066 toneladas métricas³²⁹.

Já a Guerra do Paraguai, possibilitou o desenvolvimento de áreas mais diversificadas da economia imperial. As encomendas solicitadas pelo Exército brasileiro para suprir as suas tropas no *front*, segundo Maria Barba Levy, foram as grandes responsáveis pelo crescimento de alguns setores da indústria. Além do setor têxtil, “a produção de calçados, de alimentos e bebidas, e de vários outros setores como o de produtos químicos e de vidros, construção naval, produtos óticos, curtumes (...)”³³⁰, completavam uma longa lista de itens direcionadas para o abastecimento das tropas. Contudo, este fora um dos lados possibilitados pelo conflito.

Os gastos impostos pela guerra provocaram um forte desequilíbrio nas contas públicas. Para contornar este cenário, duas medidas foram adotadas visando o equilíbrio do orçamento. Emissões de títulos da dívida pública e o “aumento da tributação, especialmente dos produtos importados”³³¹, constituíram-se, segundo Marieta Leopoldi, nas principais fontes de recursos para contornar este período.

O balanço orçamentário de 1869 a 1870 é um bom indicador para explicar as medidas tomadas por parte do governo imperial. O déficit neste período atingiu a cifra de 46.746:764\$933 mil réis. Só os ministérios da Guerra e da Marinha, os mais envolvidos no conflito, juntos, consumiram 76.840:891\$131 mil réis de um monte de mais de 141.594:107\$234 mil réis³³².

Mesmo passando por um momento delicado, o setor urbano conseguiu obter *fôlego* para se desenvolver. Para Eulalia Lobo, fatores como a expansão da malha ferroviária, símbolo da pujança cafeeira e, a “gradual liberação dos escravos e o afluxo de imigrantes” possibilitaram, de maneira conjunta, a “expansão dos setores secundário e terciário entre 1875 e a década de 80 do século XIX”³³³. Porém, por detrás deste crescimento havia, se assim podemos dizer, algumas limitações para o desenvolvimento industrial no Brasil.

Como bem frisou Luiz Carlos Soares, o desenvolvimento das manufaturas esteve articulado diretamente com o desenvolvimento da cafeicultura. Segundo o mesmo,

³²⁹ STEIN, Stanley *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil, 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979, p., 198.

³³⁰ LEVY, *A indústria do Rio...*, p., 94.

³³¹ LEOPOLDI, *op cit.*, p. 37.

³³² CARREIRA, *op cit.*, tomo I, p., 462.

³³³ LOBO, Eulalia.Mª Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p., 171.

As fazendas cafeeiras, ao tenderem à especialização e à concentração na produção do café, criaram a possibilidade de diversificação global das atividades econômicas fora de seus domínios. O crescimento das manufaturas processou-se paralelamente ao crescimento das atividades comerciais, bancárias, de transportes (...)³³⁴

Soares fez menção às manufaturas e não, a um processo mais desenvolvido e complexo como o da industrialização. Mesmo assim, esta sua colocação evidencia algumas questões. Boa parte do capital disponível para novas aplicações advinha dos lucros com as exportações do café logo, estamos diante de um grave problema: como impor tarifas protecionistas sem prejudicar as vendas de café? Segundo Suzana Cristina Fernandes, o Império brasileiro vivia uma “relação contraditória, pois ao mesmo tempo em que a economia cafeeira impulsionava a acumulação industrial, ela colocava limites para o crescimento da indústria”³³⁵.

A Exposição da Indústria Nacional, ocorrida em 1881, propiciou não apenas um espaço de lazer e de divulgação para uma série de produtos e de seus produtores. Possibilitou também, um espaço para críticas em relação à política alfandegária do Império. Para Almir Pita Freitas Filho, a Exposição

(...) desempenhava a função de mostra argumentativa, voltada para a promoção do setor, capaz de envolver autoridades e público deixando-os menos indiferentes, menos refratários, a suas solicitações por tarifas mais elevadas³³⁶.

A busca por um modelo protecionista não era uma tarefa das mais fáceis. Mesmo com a criação da Associação Industrial, voltada para “defender os interesses da classe industrial”³³⁷, a forte dependência da economia para com o café, impedia a tomada de qualquer política mais agressiva em relação à proteção da indústria nacional. Para transformar esta perspectiva, seria necessário que ocorresse alguma grave crise externa. E ela ocorreu.

A década de 1880 foi marcada por grandes oscilações em relação ao preço do café no mercado internacional. Questões como o excesso de produção ou problemas de ordem natural como, geadas ou secas, afetavam os grandes fornecedores. Segundo Wilson Vieira,

Os preços internacionais só não baixaram mais por causa das más condições climáticas, que impediram o crescimento ainda maior do número de cafés plantados, tanto que em 1881 e em 1882, a exportação foi menor do que nos

³³⁴ SOARES, *A manufatura ...*, p., 134.

³³⁵ FERNANDES, Suzana Cristina. *Amaro Cavalcanti e a luta pela industrialização brasileira*. Dissertação (Mestrado), Unicamp- Instituto de Economia, 2000, p., 23.

³³⁶ FREITAS FILHO, *op cit.*, 1996, p., 178.

³³⁷ FERNANDES, *op cit.*, p., 46.

períodos anteriores (devido à crise europeia), baixando ainda mais em 1884/1885, por causa da crise norte-americana³³⁸.

Uma saída para este problema estava no aumento da produção para compensar a queda dos preços. Entre os anos de 1871-80, por exemplo, o preço médio do café (10 kg por mil réis) era de 6\$459. O total de sacas exportadas neste período foi de 2.924. 658. Já para o decênio seguinte, com o preço médio cotado a 4\$853 (10 kg por mil réis), a quantidade de sacas exportadas foi da ordem de 4.025.797³³⁹. A partir destas crises, segundo Fernandes, foi possível evidenciar de maneira contundente a “vulnerabilidade de uma economia que [se] basea[va] num único produto de exportação”³⁴⁰.

Além deste fator, a dívida externa enfraquecia ainda mais as possibilidades de uma política em prol dos industriais brasileiros. Como impor maiores tarifas aos nossos principais credores? Como aumentar a arrecadação sem prejudicar os grandes exportadores?

O discurso oficial da Exposição de 1881 pregava uma maior proteção, uma política que garantisse o desenvolvimento da indústria nacional. Mas, novamente, a dependência em relação às exportações, inviabilizava toda e qualquer medida favorável ao protecionismo. Além deste fato, o atraso tecnológico perante países como, por exemplo, Inglaterra, Estados Unidos e Alemanha, contribuía ainda mais para fragilizar a posição dos nossos industriais.

Todas as dificuldades descritas acima eram muito bem sabidas pelas principais lideranças industriais. Segundo Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, engenheiro civil e, responsável por um longo parecer acerca da Exposição Industrial de 1881,

a nossa nascente industria manufactureira terá de vencer um longo estadio antes de poder lutar nos mercados estrangeiros com a produção de paízes mais adiantados do que o nosso e onde a mão de obra é mais barata (...) só quando, bem firmada no nosso mercado, ella conseguir dar maior expansão ás suas forças é que então lhe será licita pensar na lucta fóra desse mercado³⁴¹.

Neste fragmento, dois pontos chamam a nossa atenção. O primeiro está relacionado ao tempo, ao grau de desenvolvimento da indústria brasileira. Já o segundo,

³³⁸ VIEIRA, Wilson. *Apogeu e decadência da cafeicultura fluminense (1860-1930)*. Dissertação (Mestrado), Unicamp – Instituto de Economia, 2000, p., 18.

³³⁹ Ibidem, p., 19.

³⁴⁰ FERNANDES, *op cit*, 47.

³⁴¹ Archivos da Exposição da Industria Nacional. Actas, pareceres e decisões do Jury Geral da Exposição da Industria Nacional realizada no Rio de Janeiro em 1881. Precedidos de uma introdução pelo Engenheiro Civil Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, membro do Jury Geral, sócio honorario da Associação Industrial e Presidente do Club de engenharia”. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, p., IX.

é uma decorrência do primeiro, isto é, a fragilidade da produção nacional abria espaço para uma concorrência desleal. A “nascente indústria manufactureira”, como fora dito, era nascente em plena década de 1880. Mas, que indústria era esta?

Pelo Inquérito Industrial, realizado em 1907, podemos observar o perfil industrial do Brasil ao longo da segunda metade do século XIX. O levantamento sobre as atividades industriais no Brasil apresenta dois campos de nosso interesse. O primeiro diz respeito ao tempo e o segundo está direcionado para os diversos segmentos da indústria. Este último, fora dividido em seis categorias: a) Extrativa; b) Têxtil; c) Química; d) Alimentação; e) Vestuário e f) Outros. Por intermédio destes campos, poderemos confirmar algumas de nossas opiniões.

Para o período de “até 1849”, foram contabilizadas 67 indústrias sendo que, 53 destas, ou seja, 79%, estavam na categoria Extrativa. O seu maior representante era a produção de sal. Já para o período de “1870 a 1889”, observa-se um acréscimo considerável, atinge-se o número de 482 estabelecimentos cadastrados. Olhando rapidamente, verificamos um aumento na casa dos 619%. Nada mal, certo? Porém, se procurarmos averiguar quais foram os setores que mais contribuíram para este crescimento é possível relativizar este cenário de transformação.

Dos 482 estabelecimentos contabilizados, 335 correspondiam a soma dos setores ligados ao extrativismo, ao vestuário e à alimentação. Sendo que 130 referentes à extração de sal, 105 ao vestuário (chapéus, calçados e bengalas e chapéus de sol) e o restante, 100 estabelecimentos, pertencentes ao setor de alimentos (bebidas, conservas e vinagres)³⁴².

Este crescimento abasteceu um mercado em sua grande parte com baixo poder aquisitivo. Mesmo vivenciando um *boom* demográfico, como observou Elisabeth Von der Weid, este processo foi construído a partir de uma “população de baixa renda que habitava e trabalhava no centro (...) sem profissão” e com “formas ecléticas de sobrevivência”³⁴³. Este conjuntura propiciava, segundo Stanley Stein, uma barreira para a expansão do mercado consumidor. Para o autor a “distribuição de renda per capita continuou sendo baixa para a grande maioria da população brasileira”³⁴⁴ o que, por sua vez, implicava na aquisição de produtos com baixo valor agregado o que, talvez,

³⁴² *Estatísticas históricas do Brasil...*, tabela 7.3, p., 383.

³⁴³ WEID, Elisabeth Von. A interferência da eletrificação sobre a cidade do Rio de Janeiro (1857-1914). In Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas. 2003, p., 4. Disponível em <http://ideas.repec.org/p/abp/he2003/035.html>. [Acessado em 07/07/2011]. Cf SOARES, *A manufatura...*, p., 134.

³⁴⁴ STEIN, *Origens e evolução...*, p., 22.

explique o crescimento de setores voltados para produção de alimentos e vestuários. Aqui cabe uma pergunta: como expandir o processo de industrialização com um mercado interno tão frágil como este projetado? Os problemas não paravam por aí. Além deste problema, questões de perfil estrutural contribuía ainda mais para esta debilidade do processo industrial.

O descompasso entre o Brasil e os principais países da Europa e os Estados Unidos era gigantesco. Em outra seção do Inquérito Industrial, realizado em 1907, vale a pena lembrar isto, é possível verificar a distribuição e a quantidade de energia consumida pelos estados brasileiros até este ano. Somando todos os estados da federação, o Brasil, consumia um total de 80.028 CV³⁴⁵. Deste total, São Paulo, Distrito Federal e o Rio de Janeiro, contabilizavam um pouco mais de 50%, ou, para ser mais preciso, 42.898 CV. No século XIX, isto é, aproximadamente 40 anos antes, segundo Eric Hobsbawm, a Inglaterra já consumia um total de 900 mil CV!³⁴⁶

Além desta diferença abissal em termos de consumo energético entre o Brasil e a Inglaterra, outro ponto marcou uma diferença importante no desenvolvimento econômico dos dois países. Ao contrário do ocorrido na Inglaterra onde, a “grande indústria movimentava a atividade comercial” no Brasil, ocorreu o seu oposto, ou seja, a “atividade comercial [foi] proporcionando a necessidade da atividade industrial e de bens de capital”³⁴⁷. Logo, o processo brasileiro experimentava uma dependência, era impulsionada pelo livre-cambismo. Sendo assim, como proteger a incipiente indústria brasileira?

Após esta rápida discussão sobre as dificuldades da política alfandegária do Império e, o seu relativo atraso em relação aos países citados anteriormente, podemos avançar em outras questões pertinentes à Exposição de 1881.

Mesmo obtendo grande destaque com os seus produtos na Exposição³⁴⁸, fato descrito pelo *Jornal do Commercio*, os Rôhe não escaparam de algumas críticas. Se, o intuito do evento era divulgar e também, como bem frisou Almir Pita Freitas Filho, “envolver autoridades e público deixando-os menos indiferentes, menos refratários”³⁴⁹ ao que se produzia em solo brasileiro, os nossos personagens cometeram um pequeno deslize. Este equívoco deixava transparecer um velho problema: a dificuldade da

³⁴⁵ *Séries estatísticas retrospectivas*. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, vol. 2, tomo 3, 1986, p., 148.

³⁴⁶ HOBBSWAM, *A era do capital...*, p., 56.

³⁴⁷ MARSON, *op cit.*, p., 3.

³⁴⁸ Para maiores detalhes ver Anexo III.

³⁴⁹ FREITAS FILHO, *Imagens de persuasão...*, p., 178.

indústria nacional em competir com produtos importados, mais baratos e de melhor qualidade. Vejamos o parecer de um jurado.

A casa Rohe Irmãos, que concorre nesta exposição com toda a vantagem, apresentou neste grupo mobílias de baixo preço. São no seu genero bem acabadas; **apenas faremos o reparo de que melhor seria que fossem preparadas com material do paiz, e não com pinho como o são. É de lastimar que estes industriaes, tão caprichosos como são no seu zelo pela arte, fossem lançar mão de material estrangeiro.** Constitue este facto motivo a que não realcemos com melhor laurel os seus productos que preenchem uma necessidade que se fazia muito sentir. Têm em nossa opinião apenas direito ao (sic) um Diploma de Merito (...)³⁵⁰

Não foi possível obter a origem do pinho importado mas, sabemos que graças a ele, houve esta pequena repreensão por parte dos jurados. Ao que tudo indica, a madeira importada era mais barata que a nacional. Para obterem as “mobílias de baixo preço” conforme destacado, seria necessário uma produção em escala e, o mais importante, a utilização de matéria-prima de baixo custo. Para este último, ou os Röhe possuíam um grande estoque de madeira, possibilitando assim, uma redução dos seus custos ou, a madeira nacional era realmente mais cara do que a importada.

Em outro trecho, agora avaliando os carros urbanos fabricados pelos Röhe, a crítica é um pouco mais sutil e, é também, originada por um certo *estrangeirismo*. Segundo o parecer,

as rodas que os Srs Röhe Irmãos expozeram destinam-se aos wagonetes e aos carros de carris urbanos; são fundidas com ferro inglez e não apresentam nada de notavel: são bons trabalhos de fundição commum; a contextura do ferro é a mesma tanto na corôa como em qualquer outro ponto das rodas; merecem em nossa opinião *Menção Honrosa*³⁵¹.

Tanto o ferro de origem inglesa como a madeira importada, foram os responsáveis por um certo tom de repreensão por parte do júri da Exposição. Não seria por menos. Em um evento voltado para a divulgação e a defesa dos produtos nacionais, a utilização, por menor que fosse, de qualquer item importado, era visto como uma ruptura, como uma dissonância em um meio voltado para abrigar o de melhor fabricado pela indústria brasileira.

Este discurso não se sustentava na prática. Mesmo tentando associar o desenvolvimento industrial ao progresso da nação, portanto, “auxiliar a indústria representava, por extensão, um ato de patriotismo”³⁵², determinados pontos colocavam em xeque esta questão. A dependência em relação aos ingleses ainda era muito forte.

³⁵⁰ *Archivos da Exposição...*, p., 206. Grifo nosso.

³⁵¹ *Ibidem*, p., 363. Grifo do original.

³⁵² STEIN, *Origens e evolução...*, p., 92.

Observando o consumo de bens de capital neste caso, o carvão, utilizado como combustível e, a maquinaria, representada pelos motores, por exemplo, apresentaram crescimento ao longo década de 1880.

Para a primeira metade da década, ou seja, entre 1880 e 1884, os itens carvão e maquinaria constituíam respectivamente 3,49% e 6,52% de um total de 26,93% dos bens de capital importados pelos Brasil da Inglaterra. Já para a segunda metade, para os anos de 1885 e 1889, os valores para o carvão e a maquinaria foram respectivamente 5,25% e 7,62% de um total de 28,36% dos bens importados.

Tabela nº22
Participação do Carvão e da Maquinaria sobre as importações de bens de produção durante a década de 1880 pelo Brasil (%)

Bens de capital	1880-4	1885-9
Carvão	3,49	5,25
Maquinaria	6,52	7,62
Outros	26,93	28,36

Se, somarmos os dois itens, temos uma outra perspectiva da sua importância. Para o primeiro período, o seu somatório equivale a 37,17% sobre os bens de capital exportados. Já para o segundo, a sua participação atinge a casa dos 45,38%³⁵³. Se, acrescentarmos itens como mão de obra técnica para operar as máquinas importadas e o capital para adquiri-las, o discurso dos industriais brasileiros fica altamente fragilizado.

Mesmo com este cenário um tanto quanto adverso, a Associação Industrial reivindicava uma arena mais equânime. Para os seus membros, este sentimento de igualdade advinha da proteção do Estado e mais, o livre-cambismo não era uma impossibilidade, mas sim, a consequência de um forte processo de industrialização. Segundo o parecer,

nos paizes onde hoje tanto se endeosa a livre permuta, nem quem com solicitude nos mostre que essa evolução só alli teve lugar quando a industria já estava muito desenvolvida e adiantada, graças ao regimen do proteccionismo sob o qual a mesma industria conseguiu adquirir forças para a lucta da concurrencia³⁵⁴.

Pois bem, pelo o que já fora demonstrado linhas acima, a possibilidade deste desdobramento era um tanto quanto improvável. Mesmo assim, para tentar driblar as intempéries provocadas por este desigual jogo de força, alguns valores de ordem

³⁵³ GRAHAM, *op cit.*, p., 141.

³⁵⁴ *Archivos da Exposição da Industria Nacional...* p., XXII.

nacional eram utilizados com certo grau de eloquência. Segundo o discurso da Associação Industrial, não devíamos nos

illudir com bonitas theorias; sejamos brasileiros antes de tudo; protejamos o que é nosso, amparemos o que no paiz já se fabrica ou se póde fabricar, e quando as nossas industrias houverem adquirido forte alento, quando pela sua pujança ellas poderem dispensar a protecção, demos então, mas só então, a palavra aos livres permutistas³⁵⁵

Mesmo apelando para valores nacionais, a “Associação Industrial não conseguiu suplantar a pressão do comércio importador e da lavoura cafeeira, que faziam campanha para a redução tarifária”³⁵⁶. A luta dos industriais brasileiros não esbarra apenas na ausência de uma política mais eficaz para o desenvolvimento local, mas também, evidenciava uma série de outros problemas. Um deles era em relação à mão de obra

O acesso à educação foi um grave problema ao longo da formação sócio-econômica do Brasil. Se, retrocedermos aproximadamente uma década, poderemos confirmar esta assertiva. José Murilo de Carvalho observando o censo do ano de 1872, constatou que “somente 16,85% da população entre seis e 15 anos frequentava escola”. Numericamente, segundo o autor, havia menos de “12.000 alunos matriculados nas escolas secundárias numa população livre”³⁵⁷ de mais oito milhões de habitantes. A partir da segunda metade do século XIX, como bem frisou Eric Hobsbawm, “era quase impossível que um país onde faltasse educação de massa e instituições de educação avançada viesse a se tornar uma economia ‘moderna’”³⁵⁸.

Esta defasagem educacional não impossibilitava apenas a formação de trabalhadores mais qualificados, aptos a acompanharem as transformações impostas pela modernização dos processos industriais, mas também, criava uma força de trabalho barata que, com os seus baixos salários, gerava um mercado consumidor para produtos de baixo valor agregado.

Mesmo vivenciando uma atmosfera de modernização afinal, o Brasil abolira a escravidão e transformava-se em uma república, o cenário não sofrera modificações substanciais. Isto pode ser verificado por intermédio do trabalho de Sergio Tadeu de Niemeyer Lamarão. Explorando a relação entre o desenvolvimento industrial e a distribuição de energia elétrica, Lamarão verificou que o Brasil, em 1889, contava com

³⁵⁵Ibidem, p., XXVII.

³⁵⁶FERNANDES, *op. cit.*, p., 46.

³⁵⁷CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, 3ª ed., p., 80. Cf GRAHAM, *op cit.*, p.,25.

³⁵⁸HOBSBAWM, *A era do capital...*, p., 58.

636 estabelecimentos fabris, incluindo cerca de 100 fábricas de tecidos de certo vulto, que utilizavam 65 mil CV e empregavam 54.4169 operários. Nesse momento, as fábricas brasileiras empregavam uma força de trabalho barata e sem qualificação (...) As indústrias de beneficiamento de gêneros alimentícios, de vestuários e toucador também não exigiam especialização³⁵⁹

As transformações pelas quais o Brasil vivia e, a Exposição de 1881 era o registro máximo desta mudança, não conseguiram apagar os contratempos provocados por um modelo econômico construído sobre o livre-cambismo e, por uma dinâmica social excludente como fora a escravidão. Inseridos neste contexto, os Röhe demonstraram uma certa habilidade, qualidade e, o mais importante, entendimento sobre o momento pelo qual a conjuntura socioeconômica estava passando. A diversificação dos seus produtos é um forte indício de uma economia em expansão, do surgimento de novas oportunidades de negócios mediante ao crescimento urbano o que, implicou por seu turno, em novos e maiores investimentos para aquisição de mão de obra e de maquinaria. Mesmo tendo uma participação exitosa na Exposição de 1881, os anos que se seguiram não foram os mais tranquilos para Henrique, Guilherme e João Röhe.

O fim da Röhe Irmãos

Para um leitor mais atento, os comentários do *Jornal do Commercio* e o parecer da comissão da Exposição de 1881 são, de certo modo, contraditórios. Não foi possível identificar quem teceu elogios aos Röhe no periódico carioca. Afinal, como compreender estes dois mundos antagônicos, isto é, as críticas e as qualidades evidenciadas nas páginas anteriores? Estaríamos diante de uma matéria comprada? Se, os Röhe eram sinônimo de progresso e sucesso, como interpretar a sua fusão com a *Companhia Constructora*? Foi “apenas” uma boa oportunidade de negócios ou uma possibilidade de saldar antigas dívidas?

Especulações a parte, a década de 1880 foi turbulenta para os membros da família Röhe. A prova disto, em termos quantitativos, foi que conseguimos localizar um total de 15 processos nas seções do Arquivo Nacional. Rapidamente, lançando mão de uma frequência simplória, obtivemos mais de um caso por ano. Porém, se olharmos a sua distribuição temporal, encontramos um outro perfil.

³⁵⁹ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *A energia elétrica e o parque industrial carioca (1880-1920)*. Tese (Doutorado), UFF – ICHF, 1997, p., 119.

Tabela nº23 Distribuição dos processos ao longo da década 1880

Ano	4	3	2	1
1880	X			
1881			X	
1882			X	
1883		X		
1884				X
1886				X
1887				X
1888				X
			Total	15

Deste total arrolado, apenas os processos de 1882, 1887 e 1888 fogem ao padrão encontrado, ou seja, a procura pela Justiça foi motivada pelo atraso em relação à entrega de veículos previamente acordados com os seus clientes, o segundo Barão de Nova Friburgo, para o ano de 1882, e a Fazenda Nacional, para o ano de 1888. Já no processo de 1887, encontramos uma solicitação por parte de Maria da Gloria Louzada de Macedo Röhe, esposa de Guilherme Frederico Röhe, para vender as suas ações do Banco do Brasil, obtidas como dote ao se casar.

O restante dos processos, um total 12, o padrão observado foi único: dívidas contraídas na praça comercial. Aqui cabe uma pergunta: por que uma família, reconhecida pela qualidade dos seus produtos endividou-se constantemente com os seus fornecedores?

Para tentar responder a esta e outras perguntas que surgirão no decorrer das próximas páginas, iremos utilizar apenas alguns dos processos citados anteriormente. O motivo para tal procedimento está na tentativa de evitar não apenas uma leitura repetitiva, enfadonha, mas também, uma análise de perfil puramente descritivo.

[***]

Para o ano de 1880, o nome da família Röhe esteve envolvido em quatro processos referentes à dívidas. Deste total, dois processos são pelo não pagamento de material adquirido, neste caso, em especial, de madeira. O restante dos processos não informa a natureza da dívida mas, sim, o seu valor e a quantidade de letras emitidas para a sua realização. Em relação ao período dos processos, data em que houve a abertura por parte dos autores, os meses foram os de maio, julho, novembro e dezembro de 1880.

O total das dívidas encontradas nos quatro processos atingiu um pouco mais de nove contos de réis, ou, se utilizarmos o padrão Libra, um total próximo a 830 £. Mais da metade deste valor, precisamente 6:093\$555 réis, surgiu mediante à compra de

madeira nos meses de julho e dezembro de 1880. Para o primeiro processo, o gasto com este material foi de 5:397\$076 réis, dividido em três letras pelos comerciantes Chaves, Fonseca & Cia³⁶⁰. Já o segundo processo, de menor quantia, avaliado em 696\$479réis, foi realizado por apenas uma única parcela. Valores distintos, prazos de pagamento distintos também.

Além desta diferença em termos de valor e de prazo para a sua quitação, havia também, uma diferença geográfica. A busca por fornecedores de madeira não ficou circunscrita apenas à cidade do Rio de Janeiro. Não sabemos se esta busca ocorreu devido aos melhores preços do material em questão ou às condições de pagamento possibilitadas pelos comerciantes. O processo relativo a dezembro de 1880, foi movido por “Antonio José de Moraes & Cia negociantes estabelecidos a rua Miguel de Frias n ° 16”³⁶¹, em Niterói.

Os outros dois processos totalizam a soma de 3:010\$519 réis. Deste montante, 2:625\$219 réis pertencem ao processo do mês de maio. Além do seu valor, que é significativo para este grupo em questão, o seu desfecho foi o principal motivo para realizarmos uma análise mais detalhada. Ao contrário dos processos até então existentes, neste em especial, houve a necessidade de penhorar alguns bens para o pagamento da dívida contraída. Segundo o acordo oferecido por Francisco de Salles Roza, advogado dos Röhe

Dizem Röhe Irmãos, que tendo sido requisitados por Ennes, Francisco & Silva, sucessores de Ennes & Sobrinho, pela sentença obtida por estes em acção decendial perante Juízo e Cartorio do Escrivão Alemida Torres, vêm os Supplicants apresentar e offerecer bens a penhora, a fim de [ilegível] e poder seguir a Execucção seos termos; para isso apresentar três Bonds completos grandes de bitola larga, iguaes ao padrão dos da Companhia Villa Isabel, que foram sempre encommendados iguaes por **um conto e oitocentos mil reis** cada um, o que cobre e excede muito o valor da execução, que é de dous contos e seiscentos e tantos mil reis (...) ³⁶²

O que chama a nossa atenção neste processo, como já havíamos mencionado, foi o seu desfecho. O valor de “um conto e oitocentos mil réis”, ao que parece, foi definido pelo advogado dos réus. No dia 17 de fevereiro de 1881, os avaliadores Eugenio Catão Mozza e Gilperio Friandrini, avaliaram três bons de “bitola larga igual aos da Cia Villa Izabel”³⁶³ pelo preço de 800 mil réis cada um, perfazendo assim, um total de 2:400\$000 réis.

³⁶⁰ AN – Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, N°7646, Maço 330, folha 2.

³⁶¹ AN - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, N° 2676, Caixa 1247, Galeria A, folha 2.

³⁶² AN - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, N° 3197, Caixa 1228, Galeria A, folha 16. Grifo nosso.

³⁶³ Ibidem, folha 44.

Além deste problema, uma discrepância em termos de avaliação, a realização do ato de penhora provocou em si, uma exposição dos envolvidos. No dia 08 de janeiro de 1881, surgia, nas páginas do *Jornal do Comércio*, o traslado do edital de penhora. Até que ponto, esta situação poderia comprometer o trânsito dos Rôhe pela rede de crédito?

Esta situação, provocado pelo atraso no pagamento das dívidas, rompeu com um suposto ditado mencionado por Max Weber: “o bom pagador é dono da bolsa alheia”. Segundo o autor,

Aquele que é conhecido por pagar exata e pontualmente na data prometida pode, a qualquer momento e em qualquer ocasião, levantar todo o dinheiro de que seus amigos possam dispor. Isso, por vezes, é de grande utilidade. Além da industriiosidade e da frugalidade, nada contribui mais para a subida de um jovem na vida do que a pontualidade e a justiça em todos os seus negócios; por isso, nunca mantenha dinheiro emprestado uma hora sequer além do tempo prometido, para que o desapontamento não feche para sempre a bolsa de teus amigos³⁶⁴.

Romper com os prazos estabelecidos pelas partes era colocar em xeque toda e qualquer necessidade futura de crédito. Como bem destacou Tiago Luis Gil, o acesso ao crédito está relacionado diretamente “com a confiança e a informação”³⁶⁵ sobre a parte que buscava o crédito. Esta colocação, mesmo sendo feita para uma outra perspectiva histórica, neste caso, o Brasil colonial, uma sociedade pré-industrial, não implica em algum tipo de anacronismo por nossa parte.

Talvez, a questão informação, responsável por um maior ou menor grau de confiança entre as partes, tenha sofrido algumas modificações ao longo do tempo. Graças aos agentes, instituições e os meios de comunicação, em nosso caso, os jornais, a informação pôde circular pelos principais setores da sociedade. Logo, o desenvolvimento urbano provocou a *aceleração* da notícia/informação o que, possibilitou de certa maneira, a exposição pública daquele que provocou a ruptura do contrato. Portanto, manter a palavra não era apenas garantir o prazo de pagamento, mas também, estabelecer maiores níveis de confiança para eventuais futuras operações de empréstimos na praça comercial.

Os problemas em relação ao pagamento não ficaram por aí. No ano seguinte, em 1881, Antonio Pinto do Carmo, fornecedor de madeiras, cobrava dos Rôhe a quantia de 3:500\$00 réis, adquiridas por intermédio de 4 letras³⁶⁶. Assim como o processo visto anteriormente este, também, expôs os nomes dos fabricantes na praça comercial. Desta

³⁶⁴ WEBER, Max. *A ética protestante e o espírito do capitalismo*. São Paulo: Editora Martin Claret, 2004, p., 46.

³⁶⁵ GIL, *op. cit.*, p.,12.

³⁶⁶ AN - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1881, Nº 3586, Caixa 1864, Galeria A, folha 3v.

vez, além do *Jornal do Commercio*, fora utilizado igualmente o jornal *Cruzeiro*³⁶⁷. Ao que parece, esta excessiva publicidade negativa estava começando a causar problemas aos Röhe.

Para quitar a dívida existente, foram penhorados “um bond, uma diligencia, um landau reformado e mais um trolly”, totalizando, pelas contas do advogado dos réus, mais de sete contos de réis, “valor superior ao duplo da divida”³⁶⁸. Além deste suposto prejuízo, havia um outro de maiores dimensões. Segundo o defensor dos Röhe,

Sendo exactos os preços acima, por que n'esta Praça são vencidos objectos penhorados, o excesso da penhora é, sem duvida alguma prejudicialissima (sic) aos Embargantes, que, alem do abalo produzido no seu credito, veem tomar se pagamento o dobro do que devem (...)³⁶⁹

A retórica construída pela defesa não parava por aí. Outro desdobramento desta exposição pública era uma possível depreciação dos produtos confeccionados pelos Röhe. Para Francisco da Costa Chaves Faria, responsável pela defesa da família Röhe,

(...) sendo publico e notorio o preço que são de ordinario vendidos n'esta praça os objectos penhorados, vê-se claramente o excesso da penhora, a qual indubitavelmente traz aos agg^{tes} prejuízo irreparável, e tanto mais digno de nota, que não aproveita de modo algum ao agg^{do}, pois, vendidos por menos do que realmente valem e os únicos a soffrerem são só e exclusivamente os agg^{tes} que veem assim malbaratados (sic) o preço de seus trabalho (...)³⁷⁰

Pela leitura do processo, a argumentação elaborada por Chaves Faria não obteve êxito. Novamente, os Röhe tiveram seus objetos leiloados em praça para quitação de suas dividas.

Ao que tudo indica, as coisas não andavam muito bem para o lado da família Röhe. Sucessivamente, nos anos de 1883 e 1884, os seus integrantes estiveram envolvidos em dois processos muito interessantes, para nós, é claro.

Em 1883, Simão da Motta cobrava dos Röhe uma dívida na ordem de 1:650\$000 réis “proveniente de seus ordenados como Guarda-livros”³⁷¹. Ao longo do processo, há uma discussão sobre o cálculo do valor reivindicado por Motta. O mais importante está por detrás da tarefa responsável por esta quantia. Segundo o processo, Motta foi

Contractado e encarregado pelo gerente da firma Fernando Rohe (sic) de pôr em dia a escripturação que se achava atrazada a razão 80\$000 rs por cada mez de escriptura que fizesse, e de dar o balanço que os reos tinham de

³⁶⁷ Ibidem, folhas 87, 90 e 91.

³⁶⁸ Ibidem, folha 26.

³⁶⁹ Ibidem, folha 26.

³⁷⁰ Ibidem, folha 33.

³⁷¹ AN - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1883, Nº 2775, Caixa 1887, Galeria A, folha 2.

apresentar na ocasião de **se fundirem com a Comp^a Constructora** como estaria projectada (...)³⁷²

Aproximadamente dois anos após a participação dos Röhe na Exposição da Industrial Nacional, ocorrida em 1881, há uma fusão, se assim podemos dizer. Em 1884, os senhores Domingos Moitinho, Hygino Jose Goulart e João Leopoldino Teixeira Basto, formavam a primeira diretoria da *Cia Constructora*³⁷³, localizada na rua do Hospício nº 33, o mesmo endereço dos Röhe para o ano anterior. As semelhanças não paravam por aqui. Se, observarmos o decreto de nº 8846 do dia 13 de janeiro de 1883, podemos verificar a dimensão e o segmento de atuação da nova empresa. Mas antes, cabe uma pergunta: por que os Röhe?

Esta aproximação com os Röhe não foi, a meu ver, fortuita. No dia 6 de julho de 1878, os Röhe obtiveram por um período de 10 anos o privilégio para “o fabrico de carros destinados ao serviço das estradas de ferro urbanas”³⁷⁴. A experiência adquirida em mais de 50 anos na fabricação de veículos de transporte e a concessão de um privilegio deste porte, podem ter atuado como um fator de aproximação para esta fusão.

Se, recorrermos mais uma vez ao *Almanak*, encontraremos um anúncio da *Cia Constructora* semelhante ao dos Röhe em suas páginas e mais, já é possível observar um *enxugamento* em termos dos seus produtos até então oferecidos pelos antigos fabricantes e, também, a nova diretriz proposta pela *Cia Constructora*.

³⁷² Ibidem, folha 8.

³⁷³ *Almanak Laemmert*, 1884. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1884/00001079.html>. [Acessado em 14/07/2011].

³⁷⁴ Coleção Leis do Império. Atos do Poder Executivo, 1878, p., 274, decreto nº 6960.

OFFICINAS

DA

COMPANHIA CONSTRUCTORA

150, RUA DO CONDE D'EU, 150

DIRECTORIA PROVISORIA

Domingos Moitinho
 Hygino José Goulart
 João L. Teixeira Bastos.

Wagons de passageiros

para estradas de ferro, offerecendo toda a commodidade ao viajante,
 e especialmente para senhoras, pelo systema da construcção.

BONDS

de seu privilegio, offerecendo a maior commodidade ao passageiro.

ESQUADRIAS,

cimalthas, molduras, ferros para tecto e ferragens de superior qualidade.

FUNDIÇÃO DE FERRO

para qualquer mister, para wagons de estrada de ferro, carris urbanos,
 carroças, lavoura, edificios, grades, sacadas, escadas
 (de fundição, do mais simples até o mais rico).

FABRICA

150, RUA DO CONDE D'EU, 150

ESCRITORIO E ARMAZEM

33, RUA DO HOSPICIO, 33

(art. 598—609—697—701—709—776)

Imagem nº 8

<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1884/00001612.html> [Acessado em 20/06/2011]

Portanto, além de adquirirem a fábrica, o escritório e o armazém dos Röhe, a *Companhia* já nascia com um *know-how* de mais de cinquenta anos e, com um capital avaliado 1.000 contos de réis “dividido em 5000 acções de 200\$”³⁷⁵ tendo como finalidade a “construcção de carros e fornecimento de materiaes para estrada de ferro, com séde nesta Côte”³⁷⁶. Para termos uma ideia do seu volume de capital, para o exercício de 1883 e 1884, coube ao Ministério dos Assuntos Estrangeiros, a quantia de 896:719\$666 reis³⁷⁷.

³⁷⁵ Coleção Leis do Império. Atos do Poder Executivo, Ano 1883, p., 99, decreto nº 8846.

³⁷⁶ Ibidem, p., 99.

³⁷⁷ CARREIRA, *op cit.*, p., 568.

No dia 31 de julho de 1883, um pouco mais de três meses após a abertura do processo, a ação contra os Röhe foi julgada como improcedente³⁷⁸. Além de constarmos a fusão dos Röhe com a *Companhia Constructora*, podemos perceber também, uma relação bem próxima entre Domingos Moitinho e os Röhe.

No dia 31 de março de 1884, a Fazenda Nacional denunciava os Röhe por atrasos em relação ao pagamento do Imposto de Industriais e Profissões, relativo ao primeiro semestre de 1881. Total da dívida: 302\$000 rs. Algumas questões marcam este processo. Em relação ao valor cobrado, é um dos mais baixos até agora analisado. No que diz respeito ao seu tempo de duração, foi concluído em aproximadamente 5 meses, tempo inferior ao processo, por exemplo, aberto por Ennes, Fernandes & Silva³⁷⁹. Mesmo possuindo estas características, este talvez tenha sido o processo mais caro aos Röhe. Vamos a sua leitura.

Segundo as linhas do processo,

não tendo o Supplicante pago, procedam a penhora em quais bens moveis ou semoventes e na falta d'estes, nos de raiz, que constem pertencer aos Supplicados, quantos bastem e cheguem para pagamento do principal e custas (...)³⁸⁰

Ao contrário dos outros processos, não encontramos nenhum veículo ou algum tipo de móvel fabricado pelos Röhe oferecidos para a quitação da dívida. Não teriam os Röhe a quantia estipulada, 302\$000 rs? Um ano antes, em 1883, o senhor Augusto Martins de Lima cobrava a quantia de 372\$654 rs por duas letras sacadas³⁸¹. Como bens penhorados para saldar a dívida encontramos:

2 cammas de pinho de viga pintadas	20,000rs
1 guarda vestidos de pinho pintado	15,000rs
1 guarda louça de pinho pintado	15,000rs
1 toucador de pinho pintado com gavetas	15,000rs
1 lavatório de pinho pintado	10,000rs
2 commodos de pinho pintado com gavetas	20,000rs
4 cadeiras de pinho pintadas	10,000rs
<u>1 bau de cedro de 8 metros</u>	<u>20,000rs</u>

125,000rs³⁸²

Os itens penhorados atingiram apenas um terço do valor da dívida. Um péssimo negócio para o credor. Mesmo possuindo valores bem próximos, a postura da Fazenda Nacional com os Röhe foi mais dura. Ao invés de penhorar imóveis ou veículos,

³⁷⁸ AN - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1883, Nº 2775, Caixa 1887, Galeria A, folha 41.

³⁷⁹ AN - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, Nº 3197, Caixa 1228, Galeria A.

³⁸⁰ AN - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1884, Nº 5407, Caixa 1111, Galeria A, folha 7v.

³⁸¹ AN - Juízo do Comércio da 2ª Vara. Ano 1880, Nº 11769, Maço 747, folha 2.

³⁸² AN - Juízo do Comércio da 2ª Vara. Ano 1880, Nº 11769, Maço 747, folha 10.

fez-se a penhora na metade do prédio da rua do Conde d'Eu nº148 pertencente Executado e queremos o Suppº proceder a avaliação respectiva da metade do prédio penhorado (...)³⁸³

Chama a nossa atenção, como no período de apenas um ano, não houve a penhora dos mesmos bens descritos anteriormente, isto é, de algum veículo fabricado pelos Röhe. Se, observarmos os itens até então penhorados, todos eles foram confeccionados nas oficinas da família Röhe, ou seja, a probabilidade de não existirem bens para saldar as dívidas eram mínimas e mais, era até certo ponto, excluindo é claro, a exposição proporcionada pelos jornais, vantajosos para os devedores afinal, os itens penhorados além de não atingirem o valor da dívida, basta olhar o exemplo acima, eram produzidos no interior das dependências dos Röhe o que, por sua vez, minimizavam as suas perdas.

Para sorte dos Röhe e azar da Fazenda Nacional, não foi possível realizar a penhora do imóvel indicado. Talvez, a ineficiência administrativa tenha prejudicado as pretensões do órgão público. Já em 1883, a metade do prédio da rua do Conde d'Eu nº148, objeto de penhora, não pertencia mais aos Röhe. Segundo o processo,

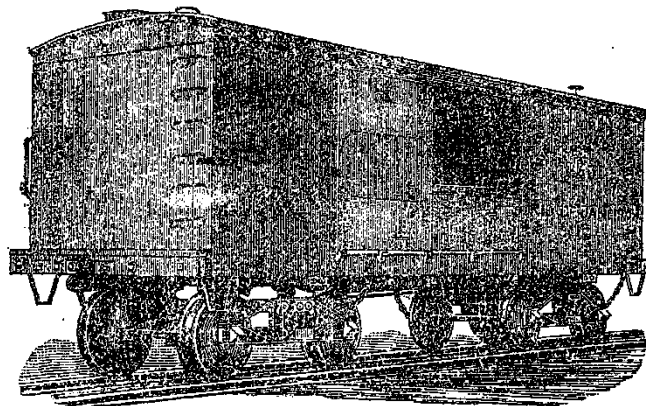
O Suppº já exhibia em Juízo sua Escripura de compra, e d'ella se verifica que em data de 2 de Agosto de 1883 comprou dos proprietários que então são, João Rudolpho (sic) [e] G^{me} Röhe, e os herdeiros de Antonio Henrique Ludolpho Röhe o predio nº 150 da rua do Conde e só em data de 15 de Maio de 1884 os officiaes encarregados da diligencia procederão a penhora no prédio nº 148, prédio este que não existia por ter sido demolido e fundido em só sob nº 150, antes da penhora feita (...)³⁸⁴

O prédio de nº 150 pertencia agora ao Sr. Domingos Moitinho, um dos diretores provisórios da *Companhia Constructora*. Pela cronologia dos acontecimentos, primeiramente, fora aprovado no dia 13 de janeiro de 1883 o Decreto Imperial nº 8846, que permitiu o funcionamento da *Companhia Constructora*. Tempos depois, algo por volta de sete meses, Moitinho comprou o terreno na rua Conde d'Eu que seria utilizado como espaço para a confecção dos seus veículos voltados para as “ferrovias urbanas”. Portanto, para viabilizar este empreendimento, algumas etapas foram necessárias. Em primeiro lugar, houve a necessidade de recorrer ao mundo da política, aos corredores do governo imperial para obter a concessão para a construção dos veículos. A segunda etapa foi de ordem econômica, diz respeito à aquisição do espaço de produção, venda e armazenamento.

³⁸³ AN – Juízo de Feitos da Fazenda Nacional. Ano 1884, Nº 5407, Caixa 1111, Galeria A, folha 15.

³⁸⁴ Ibidem, folha 29.

OFFICINAS DA COMPANHIA CONSTRUCTORA
150, RUA DO SENHOR D'EU, 150



ESCRITORIO E ARMAZEM
33, RUA DO HOSPICIO, 33

Imagem nº 9

Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1884/00001613.html>. [Acessado em 18/07/2011]

Com o material que temos, não foi possível verificar os valores que possibilitaram a “fusão” entre a Röhe Irmãos e a *Companhia Constructora*. A partir deste momento, os membros da *segunda geração*: Henrique Christiano, Guilherme Frederico e João Ludolfo Röhe, se *dispersaram* economicamente.

Segundo Noronha Santos, com o fim da “firma social Röhe & Irmãos, sucedeu-lhe, na direção da antiga e reputada indústria de viaturas, o Sr. Henrique Cristiano Röhe”³⁸⁵. A produção dos seus veículos ultrapassou os limites do Distrito Federal. Em 1894, Henrique Röhe estava fornecendo seis carros, totalizando 16:083\$000 rs, “para o serviço de assistência pública” do estado de São Paulo³⁸⁶. Mesmo fornecendo material rodante para outros espaços econômicos o que, por sua vez, aponta para uma possível qualidade e, para preços competitivos, a sua estrutura física já não era mais a mesma.

Graças ao levantamento feito pelo Centro Industrial do Brasil, em 1907, podemos observar a dimensão do empreendimento de Henrique C. Röhe. Em relação ao número de empregados, o seu estabelecimento comportava 60 operários que, utilizavam como força motriz o vapor. Em termos de valor, a sua produção anual estava orçada em

³⁸⁵ SANTOS, Francisco Agenor Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Depto Geral de Doc. e Inf. Cultural. Divisão de Editoração, 1996, p., 140.

³⁸⁶ Diário Oficial do Estado de São Paulo – 06/06/1894, p., 1.

120 contos de réis³⁸⁷. Se, utilizarmos a variável empregado e, compararmos o momento de 1881, quando da realização da Exposição da Industria Nacional, e o momento citado acima, percebemos uma substancial diferença. Em 1881, o número de empregados, contando apenas os adultos, era de 180³⁸⁸.

É bem provável que esta redução em relação à estrutura física, tenha ocorrido por questões de ordem financeira. A impossibilidade de apenas um proprietário arcar com despesas voltadas, por exemplo, para com o pagamento de funcionários, compra de matéria prima, pagamento de impostos entre outros, tenha atuando nesta substancial redução do seu espaço de produção. Ao que tudo indica, a grandeza das oficinas Röhe só foi possível se, assim podemos dizer, enquanto existiu a sociedade entre os três membros da família. Após a sua dispersão, tornou-se muito difícil manter a mesma estrutura.

Pelo censo de 1907, podemos perceber a disparidade entre os fabricantes de material de transportes. Empreendimentos como a *Companhia Edificadora*, por exemplo, possuía 660 empregados e um capital de seis mil contos de réis. Além deste, espaços como o de Vianna & Silva, Trajano Medeiros & C. e S. Mendes & C., possuíam números mais expressivos em relação ao capital e ao valor de produção do que o estabelecimento administrado por Henrique C. Röhe³⁸⁹.

Durante anos, isto é, desde a sua fundação, em 1831, por parte dos irmãos Johann e Anton Röhe até a sua fusão, em 1883, com a *Companhia Constructora*, os seus produtos, em especial os veículos de transportes, alcançaram grande destaque e prestígio nacional. Agora, atuando de maneira isolada e, por consequência, com menores recursos para investir na estrutura produtiva coube, a Henrique C. Röhe, um lugar intermediário neste setor que outrora figurara como expoente na cidade do Rio de Janeiro.

Mesmo mantendo o antigo ofício, a fabricação de veículos, Guilherme Röhe procurou expandir a sua atuação econômica pela praça comercial do Rio de Janeiro. Graças a um anúncio encontrado na *Revista dos Constructores*, publicado em agosto de 1886, podemos verificar esta diversificação. Segundo o anúncio,

Guilherme Frederico Röhe. Constructor. Rua do Conde d'Eu 144. Especialidade: Obras architectonicas e mechanicas, etc., por empreitada ou administração. Officina de construcção de prédios e mercearias, etc.,

³⁸⁷ *Séries estatísticas retrospectivas*. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, vol. 2, tomo 3, 1986, p., 28

³⁸⁸ *Catálogo da Exposição da Industria Nacional...*, p., 225.

³⁸⁹ Idem nota nº 109.

Projecções de vehiculos rodantes para estradas ordinárias e vias-ferreas. Gabinete de desenho³⁹⁰.

Mediante este novo empreendimento, Guilherme Röhe necessitava de um apoio extra. Para o ano de 1887, encontramos uma solicitação por parte de Maria da Gloria Louzada de Macedo Röhe, esposa deste, no Juízo de Direito do Comércio. Segundo o processo,

Diz D. Maria da Gloria Louzada Rohe (sic), casada com Guilherme Frederico Rohe (sic), que tendo [ilegível] ser commerciante com o consentimento do seu marido, conforme se vê dos autos (...) vem requer a V Exa se digne mandar passar Alvará para transferencia de acções do Banco do Brasil que a Supplicante possui com ônus dotal, afim de poder augmentar o seu commercio (...)³⁹¹

Primeiramente, para poder “augmentar o seu commerio”, Guilherme Röhe deveria dar o seu “consentimento”. Isto ocorria graças ao Código Comercial. Segundo o inciso quarto do artigo primeiro, as “mulheres casadas maiores de 18 (dezoito) anos” necessitavam de “autorização de seus maridos para poderem commerciar em seu próprio nome”³⁹². Graças ao aval do seu esposo, Maria da Gloria atuou no “commercio de madeiras recebidas por conta própria e por consignação”³⁹³ e mais, estava procurando “augmentar o seu commercio”. Sabemos que os recursos para esta empreitada foram obtidos com a venda das suas vinte e uma acções do Banco do Brasil³⁹⁴. Mas, graças aos arquivos da Junta Comercial, seção pertencente ao Arquivo Nacional, foi possível compreender um pouco melhor esta sua necessidade por novos recursos.

No dia 27 de dezembro de 1887, cinco meses após Maria da Gloria solicitar a autorização para vender as suas acções, era confeccionado um abaixo assinado com os seguinte termos:

(...) Rohe & Lima requerem respeitosamente a V Ex^a para ser averbado e registrado o contracto de sociedade junto de que fazem partes João Ludolpho Frederico Rohe, Hermano Fernando Guilherme Rohe, Manoel Antonio da Graça Lima e D^a Maria da Gloria Macedo Rohe, dando publicidade nos seguintes termos: Sociedade entre João Ludolpho Frederico Rohe, Hermano Fernando Guilherme Rohe, Manoel Antonio da Graça Lima e uma commanditoria, para o negocio de madeiras e serraria a vapor na Barra de Itabapoana com o capital de 14:000\$000, sendo 5:000\$000 o capital da commanditoria.³⁹⁵

³⁹⁰ *Revista dos Constructores – publicação mensal com ênfase em Architectura e Engenharia e Hygiene e Pratica das construcções*. Agosto, 1886, Ano I, N^o7, p., 1.

³⁹¹ AN – Juízo do Comércio. Ano 1887, N^o 421, Caixa 1618, Galeria A, folha 18.

³⁹² Código Comercial de 1850, Artigo 1, §4.

³⁹³ AN – Juízo do Comércio. Ano 1887, N^o 421, Caixa 1618, Galeria A, folha 16.

³⁹⁴ *Ibidem*, folha 21v.

³⁹⁵ AN – Junta Comercial. Livro 204, Registro 31343, G3, 1888, Fundo 46, Seção de Guarda CODES.

Com os recursos obtidos pela venda das ações, Maria da Gloria contribuiu para um pouco mais de 1/3 do montante necessário para a consolidação do fundo social. Os recursos fornecidos pelos seus pais, o casal Macedo, ao se casar, foram fundamentais para esta sua participação e também, nesta sua diversificação econômica e espacial. Além disto, vale destacar a presença nesta sociedade de João Ludolfo Fredrico Röhe, ex-sócio da Röhe Irmãos.

Este “aumentar o seu commercio” poderia, de certa forma, auxiliar as futuras atividades de Guilherme Röhe, o seu esposo. Se, recorrermos ao seu anúncio, o da *Revista dos Constructores*, poderemos constatar que um dos seus empreendimentos era a construção de prédios o que, por sua vez, era uma atividade responsável pelo consumo de madeira fosse ela para a ornamentação como, por exemplo, para a construção de portas, janelas, piso e escadas ou, fosse para o simples uso na própria construção dos imóveis.

[***]

Os registros para esta década cessam por aqui. Após o fim da Röhe Irmãos, depois de 52 anos atuando na praça comercial do Rio de Janeiro, os seus três sócios, os irmãos Henrique C. Röhe e Guilherme F. Röhe, e o seu primo, João Ludolfo Röhe, prosseguiram as suas atividades profissionais de maneira independente. A única relação mais próxima, ou seja, de perfil familiar, foi a sociedade entre Maria da Gloria, esposa de Guilherme F. Röhe, com João L. Röhe, na constituição de uma madeireira, citada anteriormente. Fora isto, nada mais foi encontrado.

Para a década de 1890 encontramos três processos envolvendo a *terceira geração*, ou seja, os filhos ou sobrinhos de Guilherme Frederico e João Ludolfo Röhe. Em relação à sua distribuição ao longo do período, encontramos um processo para o ano de 1897 e dois para o ano de 1899. Para o primeiro ano, o processo gira em torno de uma solicitação de emancipação com “supplmento de idade”³⁹⁶ para Maria Christina Röhe, filha de João Ludolfo Frederico Röhe e de Leonor Lousada de Macedo Röhe.

Para os dois processos de 1899, temos em primeiro lugar, um problema envolvendo os herdeiros de Guilherme Frederico Röhe, os seus filhos, Olga e John Röhe com a Prefeitura Municipal. O motivo, uma ameaça

em sua posse pela Prefeitura Municipal que ordenou a demolição aos mesmos predios sem sciencia do mesmo Justificante (...) sendo certo que até hoje o Justificante não foi intimado de nenhum desses termos do processo administrativo da demolição³⁹⁷.

³⁹⁶ AN - Tribunal Civil e Criminal do Rio de Janeiro. Ano 1897, Caixa 4229, N° 149, Fundo C4.

³⁹⁷ AN - Juízo dos Feitos da Fazenda Nacional. Ano 1899, Caixa 2178, N°20, Fundo 3Y, Galeria A, Folha 2v.

Por último, temos um processo movido por Guilherme Frederico Röhe, procurador de Guilherme Augusto Röhe, proprietário de três imóveis localizados na rua do Hospício nº 133, na Travessa do Senado nº 2 e na rua São Leopoldo nº 93, contra Quirino Luis de Faria, inquilino do segundo imóvel apontado. Segundo os autos do processo,

O Doutor Pedro de Alcantara Nabuco de Abreu Juiz da Quinta Pretoria do Districto Federal. Mando aos officiaes de Justiça (...) [que] dirijam-se a Travessa do Senado numero dois onde é residente Querino Luis de Faria e sendo ahi o intimem (...) pague ao requerente a quantia de trezentos mil reis (300\$000) de alugueis do dito predio vencido e não pagos correspondente a quatro mezes a razão de 75\$000 reis mez e não sendo procedam a penhora executiva³⁹⁸.

Mesmo existindo estes registros envolvendo os membros da família Röhe, o nosso trabalho fica por aqui. Como podemos verificar, os últimos processos não envolvem mais a família Röhe mas sim, alguns dos seus herdeiros ou, se quisermos precisar, a *terceira geração* dos Röhe.

Esta pesquisa não buscou traçar os caminhos de forma individual, pelo contrário. Nosso objetivo foi o de observar como duas gerações de uma mesma família traçaram as suas estratégias perante as transformações econômicas e sociais ao longo do século XIX. Portanto, ao reduzirmos o nosso foco de análise no indivíduo, estaríamos, por assim dizer, saindo do nosso escopo.

³⁹⁸ Arquivo Nacional – Pretoria do Rio de Janeiro 5 (Freguesia de Stº Antonio). Ano 1899, N°5874, M 1320, Fundo OI, Galeria A, folha 11.

Anexo III –

Lista de itens premiados na Exposição da Indústria Nacional de 1881.

Fonte: Archivos da Exposição da Industria Nacional. Actas, pareceres e decisões do Jury Geral da Exposição da Industria Nacional realizada no Rio de Janeiro em 1881. Precedidos de uma introdução pelo Engenheiro Civil Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, membro do Jury Geral, sócio honorario da Associação Industrial e Presidente do Club de engenharia”. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882 (OR R 73) FIRJAN.

p. 367 – “Diploma de Progresso – Aos Srs Röhe Irmãos pelos seus excellentes trollies para estradas ordinarias, e suas carruagens para passageiros em estradas de ferro e em carris urbanos”.

p. 368 “Diploma de Merito – Aos Srs Röhe Irmãos pelos seus vehiculos para aterro, wagonetes, mancaes, caixas de graxa e mais peças de ferro para vehiculos de estrada de ferro e de carris urbanos (...) Menção Honrosa – Aos Srs Röhe Irmãos por suas rodas para wagonetes e vehiculos de carris urbanos, cubos de ferro fundido para rodas de vehiculos de carris urbanos e carroças, e eixo de ferro forjado para carroça”.

p. 478 - “Diploma de Progresso Aos Srs Röhe & Irmãos pelas carruagens de 1ª classe para estrada de ferro e carris urbanos, excellentes trollies para estradas ordinarias, bancos para jardim, bancos-carteiras para escolas d charneiras de latão que expuzeram”.

p. 507 – “Menção Honrosa Aos Srs Röhe Irmãos, pelas rodas para wagonetes, e vehiculos de carris urbanos, cubos de ferro fundido para rodas dos mesmos e carroças, eixos de ferro forjado para carroças e bancos carteiras que expuzeram”.

p. 533 – “Diploma de Merito - Arreios – Röhe Irmãos”.

p. 539 - Obras de marcenaria, carpintaria e torneiro. Moveis “Diploma de Merito – Röhe Irmãos”.

p. 548 - Material de transporte terrestre. Carros para carris urbanos. Carros e wagons para estrada de ferro. “Diploma de progresso; Oficinas da Locomoção da estrada de D Pedro II, Röhe Irmãos”.

p. 549 - “Diploma de Progresso: Röhe Irmãos (trollies)”.

Wagonetes e carroças para aterro - “Diploma de Merito: Röhe Irmãos (rodas, cubos e eixos)”.

p. 552 – Metaes Trabalhados – Metaes fundidos - “Diploma de Merito: Röhe Irmãos (fundição artistica)” ; Serralheiria “Diploma de Progresso: Röhe Irmãos (charneiras de latão)”

Conclusão

Talvez, a utilização da palavra acima fosse mais apropriada no plural. Ao acompanhar duas gerações de uma mesma família, foi possível verificar, de uma certa perspectiva, a dinâmica social, econômica e política da cidade do Rio de Janeiro. Espaço privilegiado pela sua posição geográfica, detentora de um dos maiores portos do Atlântico ao longo do período contemplado, ponto de chegada de muitos imigrantes, a capital do Império cresceu rapidamente e de forma desordenada.

O que parecia ser um caos e, era de uma certa forma, por outro lado, constituía-se também, em um ambiente propício para uma série de investimentos. O crescimento populacional, acentuado pela chegada da família real, em 1808, e a expansão da economia cafeeira, principalmente na primeira metade do século XIX, possibilitaram o surgimento de novas demandas e, uma delas, foi a de transportes de carga e de passageiros.

Portadores de um *know-how*, a *primeira geração* dos Röhe, isto é, os irmãos Johann e Anton Röhe, chegou a uma cidade com um setor ainda por se desenvolver e mais, com uma estrutura de crédito e de estímulo à produção, neste caso as manufaturas, um tanto quanto limitada. Mesmo com estes obstáculos, a *Röhe Irmãos* conseguiu atravessar, com certa desenvoltura, o seu período, compreendido entre os anos de 1831 e 1868. Nestas quase quatro décadas, os veículos confeccionados nas oficinas da rua Conde d'Eu nº 132 atingiram um padrão de qualidade e de aceitação dignos para a sua época.

Com a transferência dos negócios para a *segunda geração*, os herdeiros de Johann e Anton Röhe, foi possível constatar uma série de mudanças, reflexos de uma nova ordem econômica e jurídica. Os avanços tecnológicos, a disputa por novos mercados, a implantação da máquina em diversas etapas dos processos produtivos que, cada vez mais, aumentavam a sua complexidade e, por fim, o surgimento dos bancos como sócios, promoveram uma nova direção para os negócios de Henrique C. Röhe, Guilherme F. Röhe e João Ludolfo Röhe.

Além desta união com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro, outra união, a dos Röhe com os Macedo, via matrimônio e com contrato antinupcial, destacava a importância da família em nossa sociedade. Mesmo com estas associações e, participando da Exposição da Indústria Nacional, em 1881, a existência da *Röhe Irmãos* não perdurou muito tempo. Com a fusão, outro fenômeno do final do século

XIX, em 1883, com a *Companhia Constructora*, encerrava-se um ciclo com mais de 50 anos de existência.

É bem possível que outros empreendimentos tenham vivenciado esta experiência. As dificuldades impostas por um mercado consumidor restrito, o desenvolvimento galopante das cidades, impondo novas demandas em relação à infraestrutura como, por exemplo, a expansão do transporte em massa e, por consequência, a necessidade de maiores recursos para investimento, decretaram o fim e o início de uma nova era. Se, a modernização trouxe novos ares, uma sensação de Europa nos trópicos, por outro lado, solapou e também expôs as deficiências estruturais de uma economia agro-exportadora.

Enquanto uma parte do mundo investia em tecnologia, em novos processos de produção e ampliava a sua estrutura educacional, requisitos para o desenvolvimento econômico, o Brasil mantinha as suas velhas estruturas, já corroídas pelos séculos, como a monarquia e a escravidão. Uma modernização conservadora, restrita e excludente. Este foi o mundo vivenciado pelos Röhe.

Fontes

I) Impressas

Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB)

RÖHE, Álvaro. Lata 347, documento 44.

FIRJAN

Archivos da Exposição da Industria Nacional. Actas, pareceres e decisões do Jury Geral da Exposição da Industria Nacional realizada no Rio de Janeiro em 1881. Precedidos de uma introdução pelo Engenheiro Civil Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, membro do Jury Geral, sócio honorario da Associação Industrial e Presidente do Club de Engenharia. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882.

Arquivo Nacional (AN)

Ofício de Notas do Rio de Janeiro

35F livro 256; folha 24v; microfilme 010-27-79; 15/09/1868.

Recebedoria do Rio de Janeiro

Livro 77; Folha 33; Registro 36; ano 1842

Livro 84; Folha 27v; Registro 31; ano 1843

Livro 90; Folha 39v; Registro 61; ano 1844

Privilégios Industriais (PI)

Nº 8221

Vara Cível – Juízo Municipal

Década de 1850

Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762.

Juízo Municipal da 1ª Vara. Ano 1858; Nº 16760; M 798.

Década de 1860

Juízo da 1ª Vara Comercial; Ano 1864; Nº 993; M 118

Década de 1870

Juízo Especial do Comercio da 2ª Vara. Ano 1876; Nº 2463; M 1534; Galeria A.

Juízo Comercial. Ano 1879; Nº 2493; Caixa 1250; Galeria A.

Juízo de Direito do Comércio da 1ª Vara. Ano 1879; Nº 4972; Caixa 1243; Galeria A.

Juízo de Direito da 3ª Vara Cível. Ano 1879; Nº 6558; Caixa 936; Galeria A.

Década de 1880

Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, Nº7646, Maço 330.

Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, Nº 2676, Caixa 1247, Galeria A.

Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, Nº 3197, Caixa 1228, Galeria A.

Juízo do Comércio da 2ª Vara. Ano 1880, Nº 11769, Maço 747.
Juízo de Direito do Comércio. Ano 1881, Nº 3586, Caixa 1864, Galeria A.
Juízo de Direito do Comércio. Ano 1883, Nº 2775, Caixa 1887, Galeria A.
Juízo de Direito do Comércio. Ano 1884, Nº 5407, Caixa 1111, Galeria A.
Juízo do Comércio. Ano 1887, Nº 421, Caixa 1618, Galeria A.

Década de 1890

Tribunal Civil e Criminal do Rio de Janeiro. Ano 1897, Caixa 4229, Nº 149, Fundo C4.
Juízo dos Feitos da Fazenda Nacional. Ano 1899, Caixa 2178, Nº20, Fundo 3Y, Gal. A.
Pretoria do Rio de Janeiro 5 (Freguesia de Stº Antonio). Ano 1899, Nº5874, M 1320, Fundo OI, Galeria A

Junta Comercial

Livro 21; Registro 13045; G6; 1873. Fundo 46 Seção de Guarda CODES.
Livro 73; Registro 18292; GC; 1877. Fundo 46; Seção de Guarda CODES.
Livro 204, Registro 31343, G3, 1888, Fundo 46, Seção de Guarda CODES.

Inventários

Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código. Fundo 3J
Ano 1897; Caixa 4229; Id 11769; Notação 149; Galeria A.

Biblioteca Nacional (BN)

Manuscritos

Requerimento encaminhado ao Ministério do Império, solicitando uma pena de água do chafariz do Catumbi, e metade do sobre do tanque, em que bebem os animais
Localização: C-088,007.

Obras Gerais

Relatório da 2ª Exposição Nacional de 1866. Publicado, em virtude de ordem do Exmo Sr Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura Commercio e Obras Públicas, pelo Dr Antonio José de Souza Rego. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1869.

Periódicos.

Relatório apresentado á Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia Ferro-Carril Flumineses no Rio de Janeiro na Primeira Reunião a 23 de Julho de 1874 pelo Director Gerente Dr Luiz Bandeira de Gouvêa. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1874. Referência: 1-424,05,10.

Jornal do Commercio: 17/09/1843; 13/01/1844; 15/11/1844; 03/09/1845; 20/09/1873; 12/01/1882.

Revista dos Constructores – publicação mensal com ênfase em Architectura e Engenharia e Hygiene e Pratica das construcções. Agosto, 1886, Ano I, Nº7.

Obras Raras

Catálogo da Exposição da Industria Nacional promovida e levada a efeito pela associação Industrial em 1881 com os auxilios do Governo Imperial. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882.

Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ)

Código: 43.2.92 – Papéis sobre fábricas (Diretoria de Estatística e Arquivo – 2ª Seção) – Diversos

Arquivo da Curia Metropolitana do Rio de Janeiro (ACMRJ)

HM Notação 16083; caixa 1475 (homologação do matrimônio); livro 1º Ap 965; fls 266.

II) Digitais (disponível na Internet)

Diário Oficial do Estado de São Paulo – 06/06/1894.

Almanak Laemmert (<http://brazil.crl.edu>).

Anos: 1844; 1845; 1846; 1847; 1848; 1849; 1882; 1884.

<http://200anos.fazenda.gov.br/a-vinda-da-familia-real-ao-brasil> [Acessado em 08/12/2010]

http://www.museulourinha.org/pt/etno_prof_6.htm [Acessado em 25/12/10].

Jean Baptiste Debret - “Lavadeiras a beira-rio” Disponível em http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean_Baptiste_Debret_-_Lavadeiras_do_Rio_das_Laranjeiras,_1826_%28detalhe%29.jpg.

[Acessado em 26/12/10]

III) Referências

Código Comercial de 1850.

Coleção Leis do Império. Atos do Poder Executivo.

Ano: 1877; decreto nº 6821; Ano: 1878; decreto nº 6960; Ano 1880; decreto nº 7913.

Ano 1883; decreto nº 8846.

CAVALCANTI, João Curvello. *Nova numeração dos prédios da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Deptº Geral de Cultura da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1979.

Séries Estatísticas Retrospectivas. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, vol. 1, 1986.

Séries estatísticas retrospectivas. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, vol. 2, tomo 3, 1986.

Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas, e sociais de 1550 a 1988. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – 2 ed., do 3º vol., de Séries estatísticas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

Famílias brasileiras de origem germânica. São Paulo: Instituto Genealógico Brasileiro, 1962-1967. vol. III.

Portugal – Dicionário histórico.

<http://www.arqnet.pt/dicionario/pchagasjoao.html> [Acessado em 28/01/2011]

Bibliografia

Viajantes

- DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. São Paulo, Martins, Ed. da Universidade de São Paulo, 1972, tomo 1.
- RIBEYROLLES, Charles. *Brasil pitoresco: história, descrição, viagens, colonização, instituições*. Belo Horizonte. Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Universidade de São Pulo, 1980, 1º vol., tomo II.
- SCHLICHTHORST, Carl. *O Rio de Janeiro como é (1824-1826): uma vez e nunca mais: contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeirana capital do Brasil*. Brasília : Senado Federal, 2000.
- SPIX, Johann B. von; MARTIUS, Carl F. P. von. *Viagem pelo Brasil. Rio de Janeiro*: Imprensa Nacional, 1938, 1º vol.

Dissertações e Teses

- ANDRADE, Rômulo Garcia de. *Burocracia e economia na primeira metade do século XIX (a Junta do comércio e as atividades artesanais e manufactureiras na cidade do Rio de Janeiro: 1808-1850)*. Dissertação (Mestrado), UFF - ICHF, 1980.
- BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. *População e Nação no Brasil do século XIX*. Tese de (Doutorado), USP - FFLCH, 1998.
- CANCELA, Cristina Donza. *Casamento e relações familiares na economia da borracha (Belém 1870-1920)*. Tese (Doutorado), USP - FFLCH, 2006.
- CARNEIRO, Deivy Ferreira. *Conflitos, crimes e resistência: uma análise dos alemães e teuto-descendentes através de processos criminais (Juiz de Fora – 1850-0921)*. Dissertação (Mestrado), UFRJ-PPGHIS, 2004.
- FERNANDES, Suzana Cristina. *Amaro Cavalcanti e a luta pela industrialização brasileira*. Dissertação (Mestrado), Unicamp – Instituto de Economia, 2000.
- GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho : tropeiros e seus negócios do Viamão à Sorocaba (1780-1810)*. Rio de Janeiro : Tese (Doutorado) UFRJ-PPGHIS, 2009.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *A energia elétrica e o parque industrial carioca (1880-1920)*. Tese (Doutorado), UFF – ICHF, 1997.

MARTINS, Bárbara Canedo Ruiz: *Amas-de-leite e mercado de trabalho feminino: descortinando práticas e sujeitos (Rio de Janeiro, 1830-1890)*. Dissertação (Mestrado), UFRJ-PPGHC, 2006.

MOMESSO, Beatriz Piva. *Indústria e trabalho no século XIX: o Estabelecimento de Fundação e Máquinas de Ponta d'Areia*. Dissertação (Mestrado), UFF - ICHF, 2007.

MONTEIRO, Ana Maria Ferreira da Costa. *Empreendedores e investidores em indústria têxtil no Rio de Janeiro 1878-1895. uma contribuição para o estudo do capitalismo no Brasil*. Dissertação (Mestrado), UFF - ICHF, 2 v., 1985,

OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes de. *A pré-indústria fluminense 1808-1850*. Tese (Doutorado). USP - FFLCH, 1987.

PERUGINE, Erdna. *A palavra indústria na revista O Auxiliador da Indústria Nacional (1833-1843)*. Dissertação (Mestrado), USP - FFLCH, 1978.

ROCHA, Amara Silva de Souza. *A sedução da luz: o imaginário em torno da eletrificação do Rio de Janeiro (1892-1914)*. Dissertação (Mestrado,) UFRJ -PPGHIS, 1997.

SILVA, José L. Werneck da. *Isto é o que me parece: a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (1827-1904) na formação social brasileira: a conjuntura de 1871 até 1877*. Dissertação (Mestrado), UFF – ICHF, 2v., 1979.

SOARES, Luiz Carlos. *A manufatura na formação econômica e social escravista no Sudeste. Um estudo das atividades manufatureiras na região fluminense: 1840-1880*. Dissertação (Mestrado), UFF - ICHF, 1980.

_____ *O 'povo de Cam' na capital do Brasil: escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Tese (Doutorado), 1988.

TEIXEIRA, Paula Chaves. *Negócios entre mineiros e cariocas: famílias, estratégias e redes mercantis no caso de Gervásio Pereira Alvim (1850-1880)*. Dissertação (Mestrado), UFF - ICHF, 2009.

VIEIRA, Wilson. *Apogeu e decadência da cafeicultura fluminense (1860-1930)*. Dissertação (Mestrado), Unicamp – Instituto de Economia, 2000.

Artigos

ALMICO, Rita de Cássia da Silva. *Pedir e emprestar: o mercado do crédito em uma comunidade cafeeira*. In XIV Seminário sobre Economia Mineira, 2010. Disponível em http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2010/D10A067.pdf [Acessado em 20/01/2011].

BICALHO, Maria Fernanda. O Rio de Janeiro no século XVIII: A transferência da capital e a construção do território centro-sul da América portuguesa. *URBANA*, ano 1 - nº1 - SET/DEZ 2006, pp. 1-20. Disponível em www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/dossie1.pdf. [Acessado em 08/12/10].

CANCELA, Cristina Donza. Famílias de elite: transformação da riqueza e alianças matrimoniais. Belém 1870-1920. *Topoi*, vol., 10, nº 18, pp 24-38.

FREITAS FILHO, Almir Pita. Tecnologia e escravidão no Brasil: aspectos da modernização agrícola nas Exposições Nacionais da Segunda Metade do século XIX (1861-1881). *Revista Brasileira de História*: São Paulo, vol. 11, nº 22, pp. 71-92, mar 91/ ago 91.

FREITAS FILHO, Almir Pita. História econômica e história de empresa: algumas reflexões metodológicas. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, 10(1):168-177, 1989.

_____. Imagens de persuasão da modernidade na Exposição de 1881. In BLAJ, Ilana; MONTEIRO, John (orgs). *Histórias e Utopias*. São Paulo: ANPUH, pp 172-183, 1996.

HABER, Stephen H. Concentración industrial, desarrollo del mercado de capitales y redes financieras basadas en el parentesco: un estudio comparado de Brasil, México y los Estados Unidos, 1840-1930. 1ª parte, p.110. Texto completo em: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?> [Acessado em 29/12/10].

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Banco Rural e Hipotecário do Rio de Janeiro e o Pós-Guerra do Paraguai, 1871-1875. In Anais do 5º Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2003 Disponível em <http://econpapers.repec.org/paper/abphe2003/031.htm> [Acessado em 15/10/2010].

KUMIOCHI, Maria Naomi. In Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2003. Disponível em <http://econpapers.repec.org/paper/abphe2003/088.htm> [Acessado em 15/10/2010].

LOPEZ, José Ramón Garcia. El sistema bancario español del siglo XIX: ¿Una estructura dual? Nuevos planteamientos y nuevas propuestas. *Revista de Historia Económica*, Año VII, nº 1, 1989, p. 112. Disponível em <http://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=1178>. [Acessado em 28/01/2011].

MARSON, Michel Deliberali. Origens dos empresários no setor de bens de capital no estado de São Paulo, 1870 - 1900. In: III Conferência Internacional de História Econômica e V Encontro de Pós-graduação em História Econômica, 2010, Brasília - DF. Anais III Conferência Internacional de História Econômica e V Encontro de Pós-graduação em História Econômica, 2010.

NAZARRI, Muriel. Dotes paulistas: composição e transformações (1600-1870). *Revista Brasileira de História*, v.9, nº 17, pp 87-100, Set 88/Fev 89.

NOVAIS, Fernando Antonio. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História*, São Paulo, nº 142-43, 2000.

ROCHA, Maria Manuela. Viver a crédito: práticas de empréstimo no consumo individual e na venda a retalho (Lisboa, séculos XVIII e XIX). Disponível em <http://ghes.iseg.utl.pt/index.htm?no=5010001> [Acessado em 24/01/2011].

RODARTE, Mario Marcos Sampaio; GODOY, Marcelo Magalhães. Pródromos da formação do mercado interno brasileiro: Um estudo de caso das relações entre capital mercantil, rede de cidades e desenvolvimento regional, Minas Gerais na década de 1830. *XII Seminário sobre a Economia Mineira*, 2006, p.,6. Disponível em <http://ideas.repec.org/h/cdp/diam06/036.html> [Acessado em 20/01/2011].

SANTOS, Raphael Freitas. Considerações sobre as atividades creditícias na sociedade mineira setentista. *XII Seminário sobre a Economia Mineira*, 2006. Disponível em www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A037.pdf [Acessado em 20/01/2011].

SIQUEIRA, Jorge. Reflexões sobre a transição do escravismo para o capitalismo urbano-industrial e a questão racial no Rio de Janeiro. In *Estudos Afro-Asiáticos*, nº 12, Rio de Janeiro, 1986.

SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. In *Revista Brasileira de História*, vol. 8; nº 16, 1988.

WEID, Elizabeth Von der. O bonde como elemento de expansão urbana do Rio de Janeiro. Disponível em www.casaruibarbosa.gov.br/.../FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf [Acessado em 17/05/2011]

WEID, Elizabeth Von der. A interferência da eletrificação sobre a cidade do Rio de Janeiro (1857-1914). In Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferencia Internacional de História de Empresas. 2003, p., 4. Disponível em <http://ideas.repec.org/p/abp/he2003/035.html>. [Acessado em 07/07/2011].

Livros

ABREU, Marcelo de Paiva. A dívida pública externa brasileira em francos franceses, 1888-1956. In SZMRECSÁNYI, Tamás; SUZIGAN, Wilson (orgs). *História Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Hucitec, 2002, 2ª ed.

ARRUDA, José Jobson de A. *A revolução industrial*. São Paulo. Ática, 1994.

ASHTON, T. S. *Revolução industrial*. Sintra: Europa, 1977.

AZEVEDO, Aluizio. *O cortiço*. São Paulo: Círculo do Livro, s/d.

BASTOS, Antonio Candido Tavares. *Os males do presente e as esperanças do futuro*. São Paulo: Editora Nacional; Brasília, INL, 1976, 2ª ed.

BECHIMOL, Jayme Larry. *Pereira Passos: um Haussmann nos trópicos: A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BRÜGGER, Silvia Maria Jardim. *Minas patriarcal: família e sociedade (São João del Rei – século XVIII e XIX)*. São Paulo: Annablume, 2007.

BURKE, Peter. *Cultura popular na Idade Moderna*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CARREIRA, Liberato de Castro. *História financeira e orçamentária do Império do Brasil*. Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 1890, vol. 1.

CARVALHO, José Murilo. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

_____. *A construção da ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, 3ª ed.

- CASCUDO, Câmara. *História da alimentação no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1983, 2º vol.
- CHAGAS, João. *De bond. Alguns aspectos da civilização brasileira*. Lisboa: Livraria Moderna, 1897.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- CONDE, Roberto Cortés. O crescimento da economia argentina, c. 1870-1914. In BETHELL, Leslie. *História da América Latina: de 1870 a 1930, volume V*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado; Brasília FUNAG, 2002.
- COSTA, Emilia Viotti. Brasil: a era da reforma, 1870-1889. In BETHELL, Leslie. *História da América Latina: de 1870 a 1930, volume V*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado; Brasília FUNAG, 2002.
- CURY, Vania Maria. *História da industrialização no século XIX*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2006.
- DEAN, Warren. A economia brasileira, 1870-1930. In BETHELL, Leslie. *História da América Latina: de 1870 a 1930: de 1870 a 1930, volume V*. São Paulo: Ed. USP; Imprensa oficial do Estado de São Paulo; Brasília FUNAG, 2002.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil Imperial, 1855-1865. In GRAHAM, Richard. *Ensaio sobre a política e a economia da província Fluminense no século XIX*. Rio de Janeiro: UFF/AN, 1974.
- ELIAS, Norbert. *A sociedade de corte: investigação sobre a sociologia da realização e da aristocracia de corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.
- FARIA, Sheila Castro. *A colônia brasileira: economia e diversidade*. São Paulo: Moderna, 2004.
- FILHO, Adolfo Morales de Los Rios. *O Rio de Janeiro imperial*. Topbooks, Rio de Janeiro, 2000.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: século XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, 2ª ed.

FRAGOSO, João. A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do império português: 1790-1820. In FRAGOSO, João; BICALHO, Mª Fernanda; GOUVÊA, Mª de F (orgs). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcismo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *História do Banco do Brasil*. São Paulo: Instituto de Economia da Associação Comercial, 1947.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 4ª ed., 1997.

FRANK, Zephyr. *Dutra's world. Wealth and family in nineteenth-century Rio de Janeiro*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004.

FREITAS FILHO, Almir Pita. A colônia portuguesa na composição empresarial da cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e início do XX. In LESSA, Carlos (org). *Os Lusíadas na aventura do Rio Moderno*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

FREYRE, Gilberto. *Casa-grande e senzala. Introdução à história da sociedade patriarcal no Brasil* São José: ALLCA XX, 2002.

_____. *Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global, 16ª ed., 2006.

FRIEIRO, Eduardo. *Feijão, angu e couve. Ensaio sobre a comida dos mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1970.

GIROLETTI, Domingos. *Fábrica convento disciplina*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O Império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1882*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1973.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Banco Mauá & Cia (1854-1878): um banco no Brasil do século XIX. In SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo. *História de empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Hucitec, 2002.

- HAHNER, June. *Pobreza e política. Os pobres urbanos no Brasil -1870/1920*. Brasília: EdUnB, 1989.
- HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil (das origens aos anos vinte)*. São Paulo: Global Editora, 1982.
- HASENBALG, Carlos A. *Discriminação e desigualdades raciais no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2005.
- HENDERSON, W. O. *Revolução industrial, 1780-1914*. São Paulo: Verbo: Edusp, 1979.
- HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitária, 1986.
- _____. *A era dos Impérios 1875-1914*. São Paulo: Paz e Terra, 1988, 7ªed.
- _____. *A era do capital 1845-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. Prefácio do Tradutor, in: Thomas DAVATZ. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*, Trad. Sérgio B. de Holanda, São Paulo: Livraria Martins/Editora da USP, 1972.
- _____. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 26ª ed., 1995.
- HONORATO, Cezar T. O Estado Imperial e a modernização portuária. In SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José R. do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.
- HOUAISS, Antonio. *A cerveja e seus mistérios*. Rio de Janeiro: Salamandra Consultoria Editorial S.A.
- IGLÉSIAS, Francisco. *A Revolução industrial*. São Paulo. Brasiliense. 1992.
- JANCSÓ, Isván. A construção dos Estados Nacionais na América Latina. Apontamentos para o estudo do Império como projeto. In SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José R. do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- KELLENBENZ, Hermann. As relações econômicas teuto-brasileiras no período de 1815 a 1830. In: *II Colóquio de Estudos Teuto-Brasileiros*. Recife: Ed. da UFPE, 1968.
- LAINO, Domingos. *Paraguay: de la independencia a la dependencia*. Asunción: Ediciones Cerro Corá, 1976.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal das Culturas, Deptº Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2006.

- LENZ, Sylvia Ewel. *Alemães no Rio de Janeiro: diplomacia e ócios, ofícios, vida social e negócios*. Bauru, SP: EDUSC, 2008.
- LEOPOLDI, Marieta Antonieta P., *Política e interesses na industrialização brasileira: As associações industriais, política econômica e o Estado*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- LEVI, Giovanni. *Centro e periferia di uno stato assoluto: tre saggi su Piemonte e Liguria in età moderna*. Turin: Rosenberg & Sellier, 1985.
- LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Sec. Mun. de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.
- _____. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.
- LIMA, Carlos Alberto Medeiros. *Artífices do Rio de Janeiro (1790-1808)*. Rio de Janeiro: Ateliê, 2007.
- LIMA, Heitor Ferreira. *História política – econômica e industrial do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976. 2ª edição.
- LOBO, Eulalia Mª Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 2 vol., 1978.
- LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização no Brasil: 1808 a 1930*. São Paulo: Alfa-Ômega, 2ª ed., 1978.
- MACFARLANE, Alan. *História do casamento e do amor: Inglaterra – 1300-1840*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- MANTOUX, Paul. *A Revolução Industrial no século XVIII*. São Paulo: Hucitec, 1988.
- MARTINS, Maria Fernanda. Os tempos da mudança: elites, poder e redes familiares. In FRAGOSO, João Luís Ribeiro (et alii). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos, América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- MAURO, Frédéric. *História econômica mundial, 1790-1970*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- MELLO, Zélia Maria Cardoso de. *Metamorfose da riqueza. São Paulo, 1845-1895. Contribuição ao estudo da passagem da economia mercantil-escravista à economia exportadora capitalista*. São Paulo: Hucitec, 1985.
- MONTANARI, Massimo. *Comida como cultura*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

- MOTTA, Márcia. *Nas fronteiras do poder*. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro/ Vício de Leitura, 1998.
- MUAZE, Mariana. *As memórias da viscondessa: família e poder no Brasil Império*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008.
- OLIVEIRA, Albino José Barbosa. *Memórias de um magistrado do Império*. São Paulo: Companhia Editoria Nacional, 1943.
- PEDRÃO, Fernando. O Recôncavo Baiano na origem da indústria de transformação no Brasil. In SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral (orgs). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec, 2ª ed., 2002.
- PELAEZ, Carlos Manoel. *História monetária do Brasil: análise da política, comportamento e instituições monetárias*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1976.
- PEREIRA, Nilo. *Conflitos entre a Igreja e o Estado no Brasil*. Recife: Editora Massangana, 1982.
- PERROT, Michelle. A família triunfante. In PERROT, Michelle (org). *História da vida privada, 4: da Revolução Francesa à Primeira Guerra*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- PLUM, Werner. *Ciências naturais e técnica a caminho da "Revolução Industrial"* Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, 1979.
- PRIORE, Mary Del. *História do amor no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2005.
- REIS, Arthur César Ferreira. As províncias do Centro. In HOLLANDA, Sergio Buarque; CAMPOS, Pedro Moacyr (orgs). *História Geral da Civilização Brasileira – Tomo II – O Brasil Monárquico – Dispersão e Unidade*. São Paulo: Difel, 2º vol, 1972.
- RENAULT, Delso. *Indústria, escravidão, sociedade: uma pesquisa historiográfica do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, INL, 1976.
- RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no primeiro reinado*. Rio de Janeiro: Relumé Dumará: FAPERJ, 2002.
- ROCHA, Oswaldo Porto. *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal das Culturas, Deptº Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 2ª ed., 1995.
- SAHLINS, Marshall D. *Sociedades tribais*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.
- _____. *Ilhas de História*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1990.
- SANTOS, Francisco Agenor Noronha dos. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1996.

- SCHNEIDER, Jürgen, Emigração Alemã para o Brasil - 1815/1870. In: *III Colóquio de Estudos Teuto-Brasileiros*. Porto Alegre: Ed. da URGs, 1980.
- SENNETT, Richard. *O artífice*. Rio de Janeiro: Record, 2009.
- SILVA Maria Beatriz Nizza da. *Cultura e sociedade no Rio de Janeiro (1808-1821)*. São Paulo: Companhia Editora nacional, 1977.
- SILVA Maria Beatriz Nizza da. *Sistema de casamento no Brasil colonial*. São Paulo: T.A. Queiroz: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984.
- SILVA, Maria Lais Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro. Sec. Mun., de Cultura, Turismo e Esportes, Deptº Geral de Doc. e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.
- SIRIANI, Silvia Lambert. *Uma São Paulo alemã. Vida quotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*. São Paulo: Arquivo do Estado. Imprensa Oficial do Estado. 2003.
- SOARES, Luiz Carlos. A indústria na sociedade escravista: as origens do crescimento manufatureiro na região fluminense em meados do século XIX (1840-1860). In LAPA, José Roberto do Amaral; SZMRECSÁNYI, Tamás. *História da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec, 2ª ed., 2002.
- SOMBART, Werner. *El burgués. Contribución a la historia espiritual de hombre económico moderno*. Madrid: Alianza Editorial, 1979.
- STEIN, Stanley J. *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1967.
- _____. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil, 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- THOMPSON, Edward. *Costumes em comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- VIDAL, Diana Gonçalves. *Técnica e sociedade no Brasil*. São Paulo: Contexto, 1988.
- VILAR, Pierre. *Cataluña en la España moderna. Investigaciones sobre los fundamentos económicos de las estructuras nacionales*. Barcelona: Editorial Critica, 3º vol. La formación del capital comercial, 1987-1988.
- WARREN, Harris Gaylord. *Paraguay and the Triple Alliance. The postwar decade, 1869-1875*. Austin, Texas: Institute of Latin American Studies, 1978.