

**Universidade Federal Fluminense
Instituto de História
Departamento de História
Programa de Pós-Graduação em História Social**

THIAGO VINÍCIUS MANTUANO DA FONSECA

**Comendador Antônio Martins Lage:
Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX**

**Niterói
2017**

**Universidade Federal Fluminense
Instituto de História
Departamento de História
Programa de Pós-Graduação em História Social**

THIAGO VINÍCIUS MANTUANO DA FONSECA

**Comendador Antônio Martins Lage:
Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social do Instituto de História da Universidade Federal Fluminense, como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre em História.

Orientador:
Cezar Teixeira Honorato

**Niterói
2017**

**Universidade Federal Fluminense
Instituto de História
Departamento de História
Programa de Pós-Graduação em História Social**

THIAGO VINÍCIUS MANTUANO DA FONSECA

**Comendador Antônio Martins Lage:
Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato (Orientador)
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dra. Luiz Carlos Soares
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Luiz Cláudio Moisés Ribeiro
Universidade Federal do Espírito Santo

Prof. Dra. Paulo Cruz Terra
Universidade Federal Fluminense

Niterói
2017

À Minha Tia Palmira
Ao meu irmão Vinícius

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação não pode ser considerada um esforço individual, é antes resultado da paciência e colaboração coletiva que permitiram ao autor projetá-la, pesquisar, estudar, refletir, escrever e divulgar seus resultados. A solidão dos seus momentos finais e o individualismo, que pressupõe obra de um único autor, não deve apagar o caráter socializado do trabalho.

Por isso, devo agradecer às instituições que tanto colaboraram durante os últimos dois anos em que pude cursar o Mestrado. À minha casa, a Universidade Federal Fluminense, o Instituto História e o seu Programa de Pós-Graduação em História Social todo o meu respeito e mais profunda gratidão. Assim como à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, ficamos agradecidos pela subvenção (que poderia ser mais substancial) a essa pesquisa. Faz-se necessário também reconhecer todos os arquivos, bibliotecas e demais instituições que frequentamos e tanto enriqueceram essa pesquisa, especialmente, o Acervo da Superintendência do Patrimônio da União, o Arquivo Nacional e a Biblioteca Nacional.

Como parte indissociável da minha vida, reconheço a importância do Club de Regatas Vasco da Gama e da Ação Popular Socialista para a formação humana e política desse que escreve.

Os agradecimentos pessoais sempre são incompletos e tendem a ser injustos. Dessa forma, espero que todos os meus companheiros e companheiras, amigos e amigas estejam abraçados quando lerem esta pequena memória. Entretanto, gostaria de destacar alguns que, especialmente, me ergueram os braços e foram essenciais nos últimos tempos.

Ao meu camarada Miguel Pinho, pela paciência e pelo carinho, tanto como militante, quanto como amigo, gostaria de dizer que boa parte da sanidade mental que permitiu a realização deste trabalho deve-se aos seus aconselhamentos.

À Pedro Henrique Baptista pela lealdade e persistência ao meu lado, mesmo nos piores momentos. O que também se aplica à Evelyn Gondim, Thiago Magella e Larissa Normandi. Aos meus camaradas de estudos e pesquisas, viagens e congressos, comidas e bebidas, Marcos Marinho e Thiago Alvarenga, saibam que são fundamentais para minha formação e tenho de dizer que somos o futuro da História Econômica (rsrs).

Aos funcionários das diversas instituições aqui citadas, pela pronta disposição de atender e buscar resolver todas as questões que interpomos. Além de cuidarem para que tenhamos condições mínimas para trabalhar e estudar, mesmo na tual conjuntura de grande vulnerabilidade dos trabalhadores.

Aos meus mestres na UFF, nas pessoas de Luiz Fernando Saraiva, Rita Almico e Raquel Varela com os quais aprendi e aprendo muito, por terem me aturado e sempre respondido prontamente aos meus chamados e questionamentos. Especialmente à Cezar Teixeira Honorato, orientador e amigo, que me abriu as portas para a pesquisa científica, se prestou a todos os esclarecimentos em longas – e divertidíssimas – conversas e incursões na região portuária, nos arquivos e viagens, a quem devo a maior parte de minha formação teórica, boa parte das oportunidades que tive na academia e tudo aquilo que compreendo sobre os portos e a História no geral.

Correndo o óbvio risco de ser injusto e esquecer alguém, gostaria de demonstrar profunda gratidão à toda minha família – mãe, irmãs, irmão, tios, tias, avós, primos e primas – na pessoa do meu pai, que empenhou todos os esforços para apoiar esses dois anos de Mestrado. Além disso, sou grato pelo seu exemplo de entrega, dedicação e responsabilidade no trabalho, que, embora não falte tentativas, não é seguido à risca por pelo seu filho e escritor desse volume.

Foi muito pouco! Muito pouco! Nosso time é dez vezes melhor que essa merda!
(Edmundo)

RESUMO

Este trabalho tem como principal objetivo aclarar a relação complementar e conflitiva entre navegação e operação portuária ao longo do século XIX. Aqui buscamos estabelecer o nexos causal entre a Revolução dos Vapores na Navegação Marítima e os Melhoramentos Portuários no Atlântico Oitocentista. Balizados na discussão sobre como Imperialismo foi força propulsora e transformadora do capitalismo, procuramos demonstrar sua relação com a expansão da Divisão Internacional do Trabalho comandada a partir do centro capitalista. Entender esse processo nos levou a uma reflexão mais ampla sobre as Formações Econômico-Sociais Pré-Capitalistas e a tensão que as forças capitalistas exercem dentro delas quando dos momentos de transição. Com isso, nos voltamos à História do Brasil a partir da sua inserção subordinadas na Divisão Internacional do Trabalho, tecendo pontes com entre esse processo e a verdadeira Modernização Conservadora intentada na segunda metade do oitocentos brasileiro. Partimos para a reflexão sobre a Navegação e a Operação Portuária em termos nacionais, levando em conta suas transformações e permanências. Com um olhar privilegiado para o Rio de Janeiro, maior porto do Hemisfério Sul, decidimos por fazer um estudo de caso empresarial. Pesquisar e resgatar a história familiar e empresarial do Comendador Antônio Martins Lage foi uma grande ferramenta para uma reflexão específica de um todo complexo. A atuação da Família Lage no Porto do Rio de Janeiro encerra esta dissertação tentando demonstrar como a relação entre Navio e Porto passou de completa compatibilidade no alvorecer do oitocentos à acentuada contradição na segunda metade do século XIX.

Palavras-Chave: Porto; Navio; Antônio Martins Lage.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1. REVOLUÇÃO DOS VAPORES: A Navegação Revolucionada pela Indústria e a Serviço do Imperialismo.....	16
1.1. A Revolução Industrial: Gênese e Impacto da/na Navegação.....	18
1.2. A Grande Depressão Teve Saída Pelo Imperialismo: Gênese e Solução para a Primeira Grande Crise do Capital.....	32
1.3. A Revolução dos Vapores na Navegação Marítima: a Chamada Segunda Revolução Industrial sob um Olhar Crítico.....	41
2. VENTOS DO MAR: Os Melhoramentos Portuários no Atlântico Oitocentista.....	63
2.1. O Porto de Londres e Algumas Notas Sobre os Portos Ingleses.....	68
2.2. O Porto de Nova Iorque e sua “Vocação de Grandeza”.....	75
2.3. O Imperial Porto de Marselha: Entre o Mediterrâneo e o Atlântico.....	81
2.4. O Porto de Lisboa e sua “Situação Privilegiada”.....	86
2.5. Porto de Las Palmas: “Puerto de Suministro”.....	88
2.6. O Porto de Dakar e a Expansão Francesa no Interior do Noroeste Africano.....	91
2.7. O Porto de Buenos Aires: Centralidade Nacional e no Rio da Prata.....	94
3. EM COSTAS BRASILERAS: A Formação Econômico-Social Brasileira Tensionada pela Mundialização Capitalista.....	98
3.1. Formação Econômico-Social: uma categoria marxista para a História (do Brasil).....	99
3.2. As Formações Econômico-Sociais em Transição: Modernização Conservadora no Império do Brasil.....	116
3.3. Navegação Histórica: A Revolução dos Vapores no Brasil.....	128
3.3.1. Navegação e Construção Naval Associados.....	134
3.3.2. A Vela e o Vapor na Navegação Brasileira.....	137
3.3.3. A Navegação de Longo Curso: Inserindo o Brasil na Divisão Internacional do Trabalho.....	141
3.3.4. A Navegação de Cabotagem: Um Conflito sobre o Desenvolvimento Nacional.....	146
3.3.5. Navegação Interior do Brasil: Os Desafios Naturais e as Potencialidades Regionais.....	150
4. A OPERAÇÃO PORTUÁRIA PRÉ-CAPITALISTA NO BRASIL.....	156
4.1. Portos do Brasil: A Construção do Seu Arcabouço Jurídico-Político e a Limitação das Suas Instituições.....	169
4.1.1. Leis de Terras de Marinha.....	169
4.1.2. Código Comercial.....	172
4.1.3. Regulamentos das Alfandegas.....	173
4.1.4. Leis de Docas.....	178
4.2. Relações Político-Institucionais: as Autoridades Portuárias e suas Prerrogativas.....	184
4.3. Panorama da Operação Portuária Brasileira: Reprodução & Melhoramentos.....	187
4.3.1. Belém.....	193
4.3.2. Recife.....	196
4.3.3. Salvador.....	199
4.3.4. Santos.....	201
4.3.5. Rio Grande.....	214

5. RIO DE JANEIRO: Porto da Corte e Paradigma Imperial.....	217
5.1. Doca da Alfândega: Antes, Durante e Depois da Companhia.....	225
5.2. Dique do Comércio: O Entrepósito de Wilson Sons na Corte Imperial.....	237
5.3. Docas de Dom Pedro II: Entre o Melhoramento e a Exploração dos Trapiches..	242
5.4. Estação Marítima da Gamboa: A Superação de um Grande Problema.....	258
5.5. Estação Marítima da Gamboa: A Superação de um Grande Problema.....	262
5.6. Moinho Fluminense & Moinho Inglês: a Comunidade Econômica Portuária como Fator de Reprodução da Operação Portuária Pré-Capitalista.....	268
6. COMENDADOR ANTÔNIO MARTINS LAGE: O Empresário e a Empresa.....	272
6.1. Unidade de Produção Pré-Capitalista & Unidade de Produção Capitalista.....	276
6.2. Uma História Familiar e Empresarial: as Heranças do Comendador.....	278
6.3. Empório Principal do Comércio de Carvão de Pedra nesta Praça e Porto.....	284
6.3.1. Montagem do Complexo de Serviços Portuários & Navegação.....	289
6.3.2. Expansão e Modernização da Infraestrutura.....	292
6.4. Relação com a Praça do Rio de Janeiro & Conexões Externas	302
6.4.1. No Olho do Furacão: o Papel da Família Lage na Crise do Souto.....	309
6.4.2. A Desgraça dos Juros: o Custo do Dinheiro e Seu Domínio.....	319
6.4.3. Segunda Falência: É Melhor Dever ao Diabo Que ao Banco do Brasil.....	322
6.4.4. Acionista e Comanditário: Para Além das Suas Empresas.....	330
6.5. Força de Trabalho: Escravos e Livres no Processo de Produção Portuário.....	332
6.6. Relação com o Estado: a Construção da Burguesia Nacional.....	340

CONCLUSÃO

ANEXOS

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÍNDICES DE GRÁFICOS, QUADROS E TABELAS

GRÁFICOS

Gráfico 1: Crescimento Demográfico Inglês.....	21
Gráfico 2: Principais Invenções com Aplicação Industrial.....	24
Gráfico 3: Cifras Mundiais de Millas Ferroviarias.....	33
Gráfico 4: Capitais Investidos no Exterior.....	44
Gráfico 6: Cifras Mundiais de Tonelajes Maritimos.....	54
Gráfico 7: Década de Fundação das Maiores Companhias de Navegação Transoceânica.....	55
Gráfico 8: Maiores Companhias de Navegação Transoceânica por Nacionalidade.....	57
Gráfico 9: Maiores Frotas de Embarcações a Vapor (1891).....	58
Gráfico 10: Capacidade Total de Carga das Maiores Companhias de Navegação a Vapor (1891).....	59
Gráfico 11: Maiores Frotas de Embarcações a Vapor (1901).....	60
Gráfico 12: Capacidade Total de Carga das Maiores Companhias de Navegação a Vapor (1901).....	61
Gráfico 13: Movimentação Portuária Entre Nova Iorque e Outros Portos (1840).....	77
Gráfico 14: Embarcações Estrangeiras Entradas no Porto de Nova Iorque.....	77
Gráfico 15: Valor Nominal dos Empréstimos Externos Tomados pelo Império do Brasil...111	
Gráfico 16: Expansão das Ferrovias no Brasil.....	122
Gráfico 17: Crescimento Populacional das Maiores Cidades Brasileiras.....	127
Gráfico 18: Companhias de Transportes Aquaviários no Porto do Rio de Janeiro.....	129
Gráfico 19: Número de Companhias de Navegação Subvencionadas.....	133
Gráfico 20: Entradas e Saídas de Embarcações de Cabotagem no Porto do Rio.....	138
Gráfico 21: Movimentação Geral das Embarcações de Longo Curso no Porto do Rio.....	140
Gráfico 22: Movimentação de Carga das Embarcações de Longo Curso no Porto do Rio...140	
Gráfico 23: Companhias de Navegação Transatlântica a Vapor no Rio de Janeiro.....	141
Gráfico 24: Entradas e Saídas da Navegação de Longo Curso em Todo Brasil e na Corte..142	
Gráfico 25: Companhias de Navegação de Longo Curso (Vela e Vapor) no Porto do Rio..143	
Gráfico 26: Nacionalidade das Companhias de Vapores Transatlânticos no Porto do Rio...145	
Gráfico 27: Companhias de Grande Cabotagem por Vapores no Rio de Janeiro.....	147
Gráfico 28: Entradas e Saídas da Navegação de Cabotagem em Todo Brasil e na Corte.....	148
Gráfico 29: Companhias de Navegação Interior no Rio de Janeiro.....	152
Gráfico 30: Receita Geral do Império e Arrecadação da Alfandega Nacional.....	157
Gráfico 31: Sacas de Café Exportadas nos Portos do Brasil.....	188
Gráfico 32: Receita Geral do Império Comparada à Despesa do Ministério da Fazenda e com o Orçamento para as Obras nas Repartições Fiscais do Império.....	190
Gráfico 33: Movimento Alfandegário do Porto de Belém.....	193
Gráfico 34: Movimento Alfandegário do Porto do Recife.....	196
Gráfico 35: Movimento Alfandegário do Porto de Salvador.....	199
Gráfico 36: Movimento Alfandegário do Porto de Santos.....	201
Gráfico 37: Movimento Alfandegário no Rio Grande.....	205
Gráfico 38: Sacas de Café Exportadas pelo Porto do Rio de Janeiro.....	216
Gráfico 39: Movimento Alfandegário na Corte do Império.....	218
Gráfico 40: Arrecadação da Alfandega Nacional Comparada a Arrecadação da Alfandega do Rio de Janeiro.....	218
Gráfico 41: Negociantes de Estrangeiros de Importação e Exportação.....	219
Gráfico 42: Trapiches no Porto do Rio de Janeiro.....	221
Gráfico 43: Demandas dos Trapiches Oficializadas na Câmara Municipal da Corte.....	222

Gráfico 44: Objeto das Demandas dos Trapiches na Câmara Municipal da Corte.....	223
Gráfico 45: Tipos de Armazém no Porto do Rio de Janeiro.....	224
Gráfico 46: Despesas das Obras Internas e Hidráulicas na Doca da Alfandega.....	229
Gráfico 47: Despesas das Obras Internas e Hidráulicas na Doca da Alfandega.....	232
Gráfico 48: Rendas da Companhia Doca da Alfandega (1871).....	232
Gráfico 49: Despesas das Obras Internas e Hidráulicas na Doca da Alfandega.....	235
Gráfico 50: Despesas das Obras na Ilha Fiscal.....	236
Gráfico 51: Situação Acionária da Companhia Docas de Dom Pedro II.....	250
Gráfico 52: Saldo Líquido dos Trapiches Administrados pela Docas de Dom Pedro II.....	251
Gráfico 53: Renda Líquida do Armazém 5 e do Trapiche da Ordem.....	254
Gráfico 54: Sacas de Café Exportadas por Finnie Irmãos e Finie, Kemp & C.....	263
Gráfico 55: Ocorrências de “Antônio Martins Lage” na Busca da Hemeroteca Digital.....	275
Gráfico 56: Valores Importados em Carvão no Império do Brasil.....	285
Gráfico 57: Importação de Sal e Carvão pelas Empresas da Família Lage (1852-1876).....	286
Gráfico 58: Carvão Importado pela Cidade do Rio de Janeiro (1878-1883).....	286
Gráfico 59: Maiores Produtores Mundiais de Carvão.....	287
Gráfico 60: Importação de Carvão pelas Empresas dos Lage por Origem (1852-1876).....	287
Gráfico 61: Gêneros Armazenados pelas Empresas da Família Lage.....	288
Gráfico 62: Avisos de Pagamentos à Antônio Martins Lage na Pagadoria do Tesouro (1870-1882).....	289
Gráfico 63: Armazéns Construídos Por Décadas na Ilha das Enxadas.....	290
Gráfico 64: Capital Social das Empresas da Família Lage.....	292
Gráfico 65: Quantidade e Valor das Embarcações das Empresas da Família Lage.....	296
Gráfico 66: Importação de Carvão dos Lage por Bandeira das Embarcações (1852-1876).....	307
Gráfico 67: Ganhos das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.....	308
Gráfico 68: Dez Maiores Devedores da Casa Comercial Viúva Lage & Filhos (1864).....	309
Gráfico 69: Credores de Viúva Lage & Filhos (1864).....	314
Gráfico 70: Perdas das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.....	320
Gráfico 71: Juros Comparados aos Lucros Totais das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.....	321
Gráfico 72: Lucros Comparados às Despesas Pessoais e Operacionais das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.....	321
Gráfico 73: Déficits das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.....	322
Gráfico 74: Credores da Casa Comercial Antônio Martins Lage & C. (1868).....	323
Gráfico 75: Ações que o Comendador Antônio Martins Lage Possuía.....	332
Gráfico 76: Trabalhadores Possíveis na Operação Portuária do Rio de Janeiro (1872).....	337
Gráfico 77: Plantel de Escravos da Família Lage.....	338

QUADROS

Quadro 1: Distribuição Porcentual do Comércio Mundial.....	35
Quadro 2: Growth Rates of Industrial Production (1850 - 1913).....	35
Quadro 3: Movimento dos Preços de Atacado.....	36
Quadro 4: Balanço dos Pagamentos Correntes da Grã-Bretanha.....	51
Quadro 5: Docas no Porto de Londres (século XIX).....	72
Quadro 6: Divisão Percentual da Movimentação Portuária nos Portos Franceses (1844).....	82
Quadro 7: Movimentação Portuária em Lisboa (1882/1883-1905).....	86
Quadro 8: Principais Empresas Carboneras Estabelecidas em Las Palmas no Oitocentos.....	96
Quadro 9: Procedimentos Científicos para Definição das Formações Econômico-Sociais.....	104
Quadro 10: Questões para o Exame sobre o Modo de Produção Hegemônico nas Formações Econômico-Sociais.....	104

Quadro 11: Principais Companhias de Navegação a Vapor Subvencionadas pelo Estado Brasileiro no Século XIX.....	131
Quadro 12: Diretoria da Companhia da Doca da Alfandega do Rio de Janeiro (1871).....	230
Quadro 13: Diretoria da Companhia das Docas de Dom Pedro II (1872).....	244
Quadro 14: Diretoria da Companhia das Docas de Dom Pedro II (1883).....	256
Quadro 15: Diretoria da Companhia das Docas de Dom Pedro II (1889).....	257
Quadro 16: Atividades de Viúva Lage & Campos, Viúva Lage & Filhos e Antônio Martins Lage no Almanak Laemmert.....	283
Quadro 17: Relação dos Objetos e Utensílios Utilizados na Ilha das Enxadas (1864).....	294
Quadro 18: Bens de Raiz da Família Lage.....	298
Quadro 19: Recibos e Notas de Consignação de Carvão Fornecido ao Lage.....	307
Quadro 20: Conta Corrente de Viúva Lage & C. com seus Credores (1864).....	315
Quadro 21: Dívidas em Letras de Viúva Lage & C. com seus Credores (1864).....	315
Quadro 22: Resumo do Balanço da Casa Comercial Viúva Lage & Filhos (1864).....	318
Quadro 23: Resumo do Balancete Comercial da Antônio Martins Lage & C. Entre Junho de 1867 a Junho a 1868.....	329
Quadro 24: Outras Atividades e Ocupações de Antônio Martins Lage.....	331

TABELAS

Tabela 1: Investimento Externo como Parte da Formação Líquida de Capital.....	49
Tabela 2: Aumento da Frota Mercante das Potencias Imperialistas (1872-1907).....	58
Tabela 3: Divisão da Força de Trabalho no Porto de Londres (1908).....	73
Tabela 4: Dados Financeiros da Companhia Docas de Santos.....	203
Tabela 5: Distribuição dos Operários nas Obras da Doca da Alfandega (1868).....	228
Tabela 6: Orçamento Projetado da Companhia das Docas de Dom Pedro II.....	245
Tabela 7: Valores Dispendidos na Construção da Estação Marítima da Gamboa até 1879..	260

INTRODUÇÃO

“Marítimo é marítimo, estivador é estivador”, de forma mais ou menos frequente, ouvimos essa sentença quando fazíamos nossas primeiras pesquisas no Sindicato de Estivadores e Trabalhadores em Minérios do Estado do Rio de Janeiro. O que para os tarimbados trabalhadores parecia óbvio, para o jovem iniciante na vida acadêmica aparecia como mistério. A relação entre porto e navio, navegação e operação portuária, trabalhos marítimos e trabalhos portuários é mais do que milenar, mas ainda pouco desvendada. O que pretendemos nesse trabalho é demonstrar como a relação complementar e conflitiva desses dois subsetores dos transportes se desenvolveu ao longo do século XIX.

Nestes escritos, pretendemos demonstrar como a navegação se transformou com a introdução dos vapores na segunda metade do oitocentos, condicionando um conjunto importante, embora ainda limitado, de mudanças na infraestrutura e operação portuária. Confirmamos empiricamente nossas hipóteses demonstrando como a tecnologia dos vapores e sua técnica aplicada à navegação tencionou a operação portuária, contribuindo para que os interesses capitalistas fossem expandidos na direção das formações sociais pré-capitalistas pela via do imperialismo.

Para tal, privilegiamos a segunda metade do oitocentos e decidimos investigar com afinco as permanências e mudanças, assim como suas contradições e complementariedades, no nível das forças produtivas na relação entre os portos e as embarcações. As diferentes relações sociais de produção que permeavam a nossa problemática foram sopesadas segundo cada formação econômico-social específica.

Por conta disso, decidimos abordar a questão da navegação em todo Atlântico e, especificamente, no Brasil; assim como discorreremos sobre a operação portuária em sete grandes portos atlânticos e especificamos os seis maiores portos brasileiros. Decidimos privilegiar o porto Rio de Janeiro na maior parte de nossas reflexões, afinal de contas se encontrava na Corte o maior porto do Hemisfério Sul.

Como estudo de caso emblemático, decidimos coroar o trabalho com uma profunda investigação sobre a atuação do Comendador Antônio Martins Lage. Através da atuação desse grande proprietário de frota naval e unidades de produção portuárias, podemos perceber como os vapores na navegação e a capacidade reprodutora do porto do Rio de Janeiro foram decisivos para o projeto de Modernização Conservadora no Império do Brasil.

A trajetória empresarial da família Lage expõe com maior clareza como a construção da burguesia brasileira passou, decisivamente, pela inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho de forma subordinada através do seu complexo agroexportador; também através dela percebemos a lenta dissolução das relações sociais de produção escravistas no fim do oitocentos. Visto da perspectiva contrária, a dita inserção e o processo mais amplo de modificações técnicas e tecnológicas na navegação transatlântica explicam como esse empresário montou um grande complexo de serviços portuários e navais na Ilha das Enxadas.

Capítulo 1: REVOLUÇÃO DOS VAPORES

A Navegação Revolucionada pela Indústria e a Serviço do Imperialismo

Certamente que, quando projetamos esse trabalho, não imaginávamos adentrar no tema da Revolução Industrial. Após alguns anos estudando portos, especialmente os portos pré-capitalistas¹ (que podem ser vistos também como não industriais), percebemos que esse tema estava presente, mas de forma muito ao largo e pontual. Uma introdução e já era o bastante para subentender os efeitos desse processo na Europa, nos Estados Unidos ou, de forma controversa, no Brasil e suas consequências para as operações portuárias no mundo. Não necessitaríamos de grande elaboração, pois o conceito estaria dado, além do fato de o processo ser mais do que conhecido.

Entretanto, no esforço de estudar e trazer novas interpretações sobre o trabalho portuário², especialmente da estiva, nos deparamos com uma limitação brutal para entender como ocorreram os processos de segmentação e estratificação do trabalho portuário no Rio de Janeiro. A insuficiência em termos de racionalidade capitalista e a especialização peculiar do processo de produção portuário brasileiro, no século XIX, tornava precário o controle sobre a força de trabalho nos portos, isso não estava explicado apenas pelos processos de trabalho em terra, sendo assim tornou-se imperativo estudar como trabalhavam os homens do mar, ainda mais no Rio de Janeiro, onde boa parte do trabalho da estiva estava exatamente nos navios ancorados ao largo.

Foi quando nos deparamos com a questão central da chamada Revolução dos Vapores na Navegação Marítima e Transoceânica. Não que a navegação a vapor não tivesse sido adotada nos rios e no trânsito costeiro (em realidade, foi até antes), mas o caráter verdadeiramente revolucionário, que transformou relações sociais de produção e modificou para sempre os portos do mundo, foi dos vapores marítimos, que encontraram todo seu potencial transformador nas embarcações transatlânticas.

A partir disso, nos vimos impelidos a estudar a segunda fase da Revolução Industrial, pois toda a literatura que tivemos contato apontava para o último quartel de século, quando se deu o desenvolvimento mais acentuado das forças produtivas no que concerne aos transportes de longa distância. Procedemos com uma profunda avaliação da extensa produção sobre o, provavelmente, assunto mais abordado pela História Econômica e surgiram uma série de questionamentos: houve mesmo uma Segunda Revolução Industrial? Não seria aquele

¹ MANTUANO, Thiago Vinícius. O TRAPICHE E SUAS FRONTEIRAS: A operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

² MANTUANO, Thiago. SAUDOSOS DO QUE NÃO VIVERAM: A Estiva e seu Sindicato no Porto Pré-Capitalista do Rio de Janeiro. Niterói: PPGH-UFF (artigo inédito) mimeo, 2015.

processo apenas um fenômeno conexo que se desdobrava da revolução na produção ocorrida no século XVIII? Qual o papel da maior crise do capitalismo e da crescente pulsão imperialista europeia neste processo? É possível que a concomitância desses processos seja uma simples coincidência cronológica? E mais, até que ponto esta foi mesmo decisiva para a mudança na navegação? É possível que a própria necessidade de novas embarcações tenha contribuído com esse movimento? Qual o papel da navegação na gestação e surgimento da industrialização?

Foi com esse intuito que nos voltamos com força não só para o estudo da Revolução Industrial, no século XIX, mas também para o entendimento do papel da navegação desde os primórdios desse processo; e mais, compreender os elementos que subjazem, quais as placas tectônicas das sociedades que se moveram para que a Revolução Industrial fosse levada a cabo e de que forma ela mudou as sociedades ao redor do mundo.

Para isso, fizemos um árduo levantamento bibliográfico e um sistemático estudo das obras que nos pareceram mais adequadas ao nosso debate. Quanto aos clássicos, podemos dividi-los em três categorias: os apologéticos da Revolução Industrial na Europa e nos Estados Unidos, que a consideravam o ápice das capacidades humanas, tendo como seus expoentes Alfred Marshall, Paul Mantoux e Max Webber; os analíticos do processo de industrialização, que questionaram vividamente a metodologia para o seu estudo e o significado desse processo (revolucionário ou não), destacando-se John Clapham, William Cunningham e Claude Fohlen; e os críticos da forma como a industrialização se deu, também críticos do capitalismo, pois a própria Revolução Industrial o estabelece como modo de produção e sistema social dominante, são eles: Friedrich Engels e Karl Marx. De certa forma, até Arnold Toynbee e Thorold Rogers eram críticos, mais das consequências sociais da industrialização inglesa do que quanto ao fenômeno em si.

No decorrer do século XX, a ciência econômica e a historiografia dedicaram uma suntuosa biblioteca ao tema. Da mesma forma podemos dividir a produção mais recente sobre os processos de industrialização em três correntes: a primeira, contesta mais fortemente o conceito de Revolução Industrial e, aberta ou veladamente, prefere adotar a *evolução da indústria* e seu desenvolvimento técnico e tecnológico (desde o fim da idade média) como solução explicativa, são protagonistas dessa corrente: Fernand Braudel, Paul Bairoch, John Nef e Thomas Ashton; a segunda, partilha, de forma mais ou menos clara, algum nível de determinismo tecnológico para o curso dos acontecimentos nos séculos XVIII e XIX, fazem parte dela David Landes, Stephen Mason, Phyllis Deane, Jean-Pierre Rioux e Walt Rostow; a terceira corrente, de forma crítica, intentou perceber as mudanças estruturais das sociedades

para além das aparências técnico-científicas, identificando na análise do próprio modo de produção capitalista uma chave explicativa para a Revolução Industrial, são eles: Maurice Dobb, Paul Sweezy, Paul Baran, Enrique Dussel, Eric Hobsbawm, Tom Kemp, Michel Beaud, assim como os brasileiros José Jobson de Andrade Arruda e Osvaldo Coggiola. De certa forma, também se constituem como críticos, embora com ênfase nos efeitos sociais, Karl Polanyi e John Lawrence Hammond.

Ao longo deste capítulo, decidimos fazer menos uma discussão teórica e historiográfica entre os autores, e optamos mais claramente por traçar uma narrativa minimamente original com o auxílio das melhores avaliações e análises das mais diversas correntes. Além disso, utilizamos os mesmos clássicos como fonte, pois que observaram o processo de forma contemporânea, e extraímos dos autores algumas fontes estatísticas que fornecem indícios do que intentemos aclarar.

Longe de fugir da responsabilidade de nos posicionarmos, podemos adiantar que estamos mais alinhados à tradição crítica, que vê a Revolução Industrial como culminância do processo de transição ao capitalismo e cristalização do modo de produção capitalista. Com isto, pretendemos explorar os textos e as fontes da forma mais inovadora e proveitosa possível.

1.1. A Revolução Industrial: Gênese e Impacto da/na Navegação

Existe grande controvérsia em torno do termo Revolução Industrial, seu surgimento e disseminação rendem vigoroso debate. Em termos conceituais, o questionamento em torno do processo de industrialização europeu como uma revolução foi frutífero; entretanto, nos parece mais acertado o conceito como o cunhado por Engels³, pois relaciona o processo ao surgimento do proletariado. Acreditamos que o prodigioso desenvolvimento técnico e tecnológico inglês, no século XVIII, baseia-se no apartamento dos produtores de seus meios, em suas palavras:

A história da classe operária na Inglaterra inicia-se na segunda metade do século passado, com a invenção da máquina a vapor e das máquinas destinadas a processar o algodão. Tais invenções, como se sabe, desencadearam uma revolução industrial que, simultaneamente, transformou a sociedade burguesa em seu conjunto – revolução cujo significado histórico só agora começa a ser reconhecido⁴

A Revolução Industrial Inglesa é um processo que não podemos tomar como modelo, sua singularidade reside no pioneirismo e nas condições da formação social inglesa que propiciaram tamanho desenvolvimento das forças produtivas em tão curto espaço de tempo.

³ Alguns autores atribuem mesmo ao gênio alemão a autoria do termo como conceito.

⁴ ENGELS, Frederich. A Situação da Classe Operária Inglesa. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008, p. 45.

Entretanto, alguns fenômenos, mesmo que parcialmente ou por outras vias, se repetem majoritariamente na industrialização das formações sociais em transição para hegemonia capitalista.

Segundo todo o estudo que fizemos, há um certo conjunto de processos (antecedentes e que se estendem ao longo deste) em uma relação dialética que conformam o acontecimento da Primeira Revolução Industrial na Inglaterra, os mais importantes deles são: as suas revoluções burguesas durante o século XVII, que reafirmaram o poder político dos burgueses; a expansão de sua marinha mercante e o crescente domínio do comércio internacional, donde surge a noção da Inglaterra tanto como “Oficina do Mundo”, como “Armazém do Mundo”; e a mudança profunda nas relações sociais de produção, primeiro no campo e depois na cidade, com o progressivo apartamento da massa de produtores de seus meios de produção e sua consequente proletarização.

Não é fácil afirmar quais dessas precedem as outras, ou mesmo eleger a mais importante, mas importa dizer que, concomitantes a elas, uma cascata de efeitos, retroalimentando esse processo no conjunto, se deu, a saber: o êxodo rural; a concentração da população nas grandes cidades; a sua própria urbanização, sendo conexo a estes o incremento do mercado interno; a progressiva instrumentalização pela indústria de inovações técnicas e invenções tecnológicas; a concentração das plantas fabris e a centralização dos capitais nas mãos de um grupo cada vez mais restrito de capitalistas; o acirramento da luta de classes e a controvertida conscientização do proletariado fabril a respeito de sua condição de classe.

Foge ao nosso escopo desenvolver, muito densamente, cada um desses aspectos dentro da bibliografia compulsada, mas antes necessitamos arrolá-los e pontuá-los para demonstrar a grande complexidade do que tratamos inicialmente. Para concluir sobre a real existência de uma Segunda Revolução Industrial, é preciso aferir suas reais diferenças frente à primeira, e sopesar a importância relativa de cada um desses dois momentos para o desenvolvimento do capitalismo como “sistema mundo”.

A Revolução Industrial surge, historicamente, como complemento das revoluções burguesas na Inglaterra (ou, no geral, por alguma via, com o processo de empoderamento burguês no seio de determinada formação social), não à toa, ela é liderada pela classe social que saiu com maiores vantagens do profundo embate político que se deu na ilha durante o século XVII. Combatendo a nobreza, representada pelo rei Carlos, que disputava com vantagens políticas os negócios comerciais e usurários, além de serem os grandes proprietários de terras que, nas palavras de Christopher Hill, “parasitavam” o desenvolvimento do capitalismo, as “classes médias” lutavam contra o Estado Feudal.

Segundo o autor: “Os novos progressos econômicos dos séculos XVI e XVII tornaram o velho sistema econômico, social e político irremediavelmente fora de moda.”⁵

Grandemente envolvida com o comércio e com a manufatura, a burguesia inglesa, em formação e crescentemente à frente do Estado, conseguiu fazer da frota mercante sua maior arma. Existem algumas razões para que o poderio naval inglês ao longo de tanto tempo (virtualmente do século XVII até a segunda metade do século XX), principiando pelo desenvolvimento gradativo do seu sistema mercantilista, que levou, em 1651, a instituir os *Navigation Acts*, excluindo toda a navegação mercante estrangeira, não transportasse seus próprios produtos. O fortalecimento da *Royal Navy* “[...] justificava a construção dos navios, seu equipamento e manutenção, pela complementaridade entre investimento público e poderio marítimo, pelo dinamismo econômico gerado pela manutenção dos portos, estaleiros, siderúrgicas e mecânicas”.⁶

Os capitalistas precusores da Revolução Industrial se consideravam, ou foram considerados, uma minoria pioneira que tratava de estabelecer um sistema econômico em uma conjuntura que não lhes era favorável: estavam rodeados de uma população profundamente cética ante as suas necessidades e empregavam uma classe trabalhadora não habituada a industrialização e hostil às inovações. Com pouco capital e sem grande oferta de mão de obra, faziam grandes esforços reinvestindo os lucros e, através do trabalho duro e da exploração dos pobres, conseguiram dar início a um ciclo de desenvolvimento único na história humana.

No coração da Revolução Industrial, ocorreu um progresso espantoso no desenvolvimento das forças produtivas, o qual se fez acompanhar de uma catastrófica desconstrução nas vidas das pessoas comuns. A força de trabalho que foi lançada ao mercado permitiu a formação do estoque necessário para a indústria fabril. Em suas anotações, Marx percebeu a importância desse movimento para a reprodução do capital: “Quanto maior o seu número [o número da população industrial] e a massa de dinheiro de que dispõe, tanto maior a esfera de troca para o capital. Já vimos que a tendência do capital é aumentar o máximo possível a população industrial.”⁷

A proletarianização da população rural expulsa de suas terras, durante o *Enclosure*, formou, antes mesmo, um importante Exército Industrial de Reserva nas cidades. Edward Thompson nos esclareceu essa importante questão, em realidade, o constrangimento dessa população, em vender sua força de trabalho no mercado, é um processo que se constituiu

⁵ HILL, Christopher. A revolução inglesa de 1640. Lisboa: Presença, 1981, pp. 17-18.

⁶ ARRUDA, José Jobson de Andrade. Uma colônia entre dois impérios. Bauru: Edusc, 2008, p. 50.

⁷ MARX, Karl. Grundrisse. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011, p. 292.

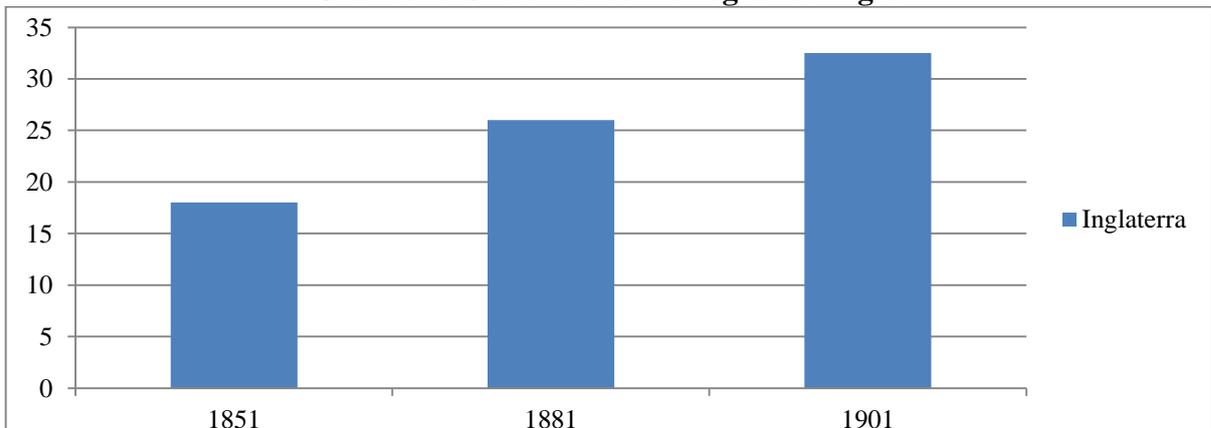
antes mesmo da Revolução Industrial. Em suas palavras: “O fazer-se da classe operária é um fato tanto da história política e cultura quanto da econômica. Ela não foi gerada espontaneamente pelo sistema fabril. [...] A classe operária formou a si própria tanto quanto foi formada.”⁸

Em termos demográficos, seguimos Bairoch:

Creemos inútil justificar largamente la respuesta negativa que damos a la cuestión de saber si, en Inglaterra y en Francia, los progresos demográficos pudieran ser la base de los progresos económicos, puesto que es lo contrario lo que se produjo: son factores económicos los que sirvieron de cebo a una progresión demográfica.⁹

De fato, o progresso econômico produziu expressivo aumento demográfico, como se constata no gráfico abaixo, a abundância material garantiu a estabilidade para um aumento expressivo na taxa de natalidade inglesa ao final do século XVIII. A começar pela agricultura, que teve a produtividade do solo expandida e a variedade de alimentos foi incrementada; os novos métodos, assim como uma crescente mecanização da produção agrícola, deram novo impulso ao êxodo rural. A agricultura, assim como a indústria têxtil, foi um dos primeiros clientes relativamente importantes da indústria metalúrgica.

Gráfico 1: Crescimento Demográfico Inglês



Fonte (Em Milhões): RIOUX, Jean-Pierre. A revolução industrial (1780-1880). São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1975, p. 131.

Depreendemos que uma avalanche de desarticulação social desabou sobre a Inglaterra e que essa catástrofe foi condição essencial para um vasto movimento de progresso econômico. A Revolução Industrial foi apenas o começo de uma revolução tão extrema e radical quanto as que transformavam para sempre as mentes dos homens, porém a nova crença era totalmente materialista e acreditava que todos os problemas humanos poderiam ser resolvidos com a produção de quantidades ilimitadas de bens materiais.

⁸ THOMPSON, Edward. A Formação da Classe Operária Inglesa. 2 Vol. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, pp. 17-18.

⁹ BAIROCH, Paul. Revolución Industrial y Subdesarrollo. Cidade do México: Siglo XXI, 1967, p. 125.

Certamente que a Revolução Industrial Inglesa não teria ocorrido sem as circunstâncias que fizeram, então, da Inglaterra, praticamente, uma força hegemônica do mundo que, lentamente, passava a se interligar. De forma decisiva, a Revolução Francesa e as guerras napoleônicas, como se sabe, contribuíram grandemente para isso. Consideramos verdade que a proeminência da indústria têxtil a consolidou, de forma incontestada, como produtora em grande escala, mas isso só se deu porque a demanda pelos seus tecidos produzidos a baixos custos foi crescentemente incrementada pela abertura de novos mercados: nas américas, no Império Turco-Otomano, nas Índias, na Oceania, etc. Nas palavras de Braudel: “O mundo foi o cúmplice eficaz, sem querer, da Revolução Inglesa.”¹⁰

Segundo Sweezy e Baran, essa liderança mundial não era só benéfica apenas para os ingleses, como contribuía para tendência universalizante do capitalismo e estabilizava as áreas do globo sob sua dominância hegemônica: “Na verdade, a experiência britânica parece confirmar a opinião de que a própria existência de um líder indiscutível teria o efeito de estabilizar as necessidades de todas as unidades da hierarquia capitalista, inclusive as do próprio líder.”¹¹ A materialidade dessa dominância está expressa na alcunha notada por Lenin e muito difundida durante o século XIX, a Inglaterra seria então a “Oficina do Mundo”:

A Inglaterra foi a primeira que se transformou em país capitalista, e em meados do século XIX, ao implantar o livre câmbio, pretendeu ser a “oficina de todo o mundo”, o fornecedor de artigos manufaturados para todos os países, os quais deviam fornecer-lhe, em contrapartida, matérias primas.¹²

Nesse sentido, como pré-condição para tal, os lucros mercantis de séculos da exploração monopolística e, após, da expropriação imperialista dos povos, na periferia do sistema, garantiram aos burgueses europeus a chamada *acumulação primitiva de capitais*, que foi fundamental para os investimentos nas novas soluções técnicas e tecnológicas trazidas pela Revolução Industrial; além da possibilidade de estabelecer, muitas vezes através do Estado, importante base infraestrutural, que desonerava sua produção e contribuía com importantes poupanças de capitais, possivelmente, reinvestidos. Esse processo se deu de forma mais evidente na Inglaterra, pois

[...] é principalmente mediante o comércio de serviços, receitas do transporte marítimo, lucros, juros e dividendos recebidos no exterior, ganhos de atividades de seguro e corretagem, que o balanço de pagamentos britânicos retira um saldo positivo, moderado na primeira metade do século, já apreciável na segunda.¹³

¹⁰ BRAUDEL, Fernand. A Dinâmica do Capitalismo. Lisboa: Editorial Teorema, 1985, p. 39.

¹¹ SWEEZY, Paul; BARAN, Paul. O Capital Monopolista: Ensaio Sobre a Ordem Econômica e Social Americana. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1966, p. 185.

¹² LENIN, Vladimir. O imperialismo: fase superior do capitalismo. Lisboa: Edições Avante, 2013, p. 180.

¹³ BEAUD, Michel. A História do Capitalismo: De 1500 aos Nossos Dias. São Paulo: Brasiliense, 2001, p. 161.

De outra forma, se o comércio internacional cresceu de modo vigoroso, nos séculos XVII e XVIII, muito no que se baseia a “moderna empresa capitalista” de Weber foi aprendido no cotidiano do comércio de exportação e importação, que consistia em uma verdadeira escola das boas práticas de negócios. A Revolução Industrial teve na navegação marítima não só um importante laboratório de práticas, mas também de instrumentos, segundo Cipolla:

Vale a pena citar a invenção do cronômetro marítimo e os novos progressos da cartografia marítima, da artilharia naval, da construção naval e o uso da vela. Estes progressos, embora primariamente técnicos, tiveram, obviamente, implicações econômicas: a invenção do cronômetro marítimo significou novos avanços na indústria relojoeira; a evolução da artilharia naval trouxe progressos na indústria metalúrgica; as inovações da construção naval implicaram progresso na indústria respectiva.¹⁴

Contribuiu de forma decisiva para o advento da Revolução Industrial o crescimento do mercado externo, mas, de forma complementarmente contraditória, essa expansão fortaleceu e ampliou o mercado interno nas formações sociais em que irrompeu, especialmente na pioneira Inglaterra. Em uma relação recíproca, a prosperidade do comércio externo e a transformação estrutural da produção, para atendê-lo, possibilitou um emaranhado de fatores endógenos tais como: as inovações técnicas e tecnológica; a sistemática divisão coletivizada do trabalho; a exponenciação da produtividade e o crescimento demográfico e da urbanização, que por sua vez apenas retroalimentavam o próprio processo de industrialização. Mais uma vez Engels nos traz um importante testemunho sobre o processo que intentamos aclarar:

¹⁵

A burguesia conseguiu, através, inicialmente, da expansão mercantil e, posteriormente, da extrapolação produtiva e de capitais resultantes da Revolução Industrial, desenraizar a vida humana (de forma relativa no espaço e progressiva ao longo do tempo). Segundo Coggiola,

¹⁶

Nesse tocante, o crescimento do comércio marítimo colaborou para que tal desenraizamento se efetivasse, era mais barato que o comércio terrestre graças ao péssimo estado das estradas e sua descontinuidade até o século XX, além do constante aprimoramento náutico que o velho continente experimentava desde o século XIV. Desde então, uma série de embarcações à vela mais rápidas e seguras foram inventadas, áreas até pouco tempo mal integradas à Europa viram-se ligadas por um comércio que compreendia metais preciosos,

¹⁴ CIPOLLA, Carlo. História Económica da Europa Pré-Industrial. Lisboa: edições 70, 1984. p. 265.

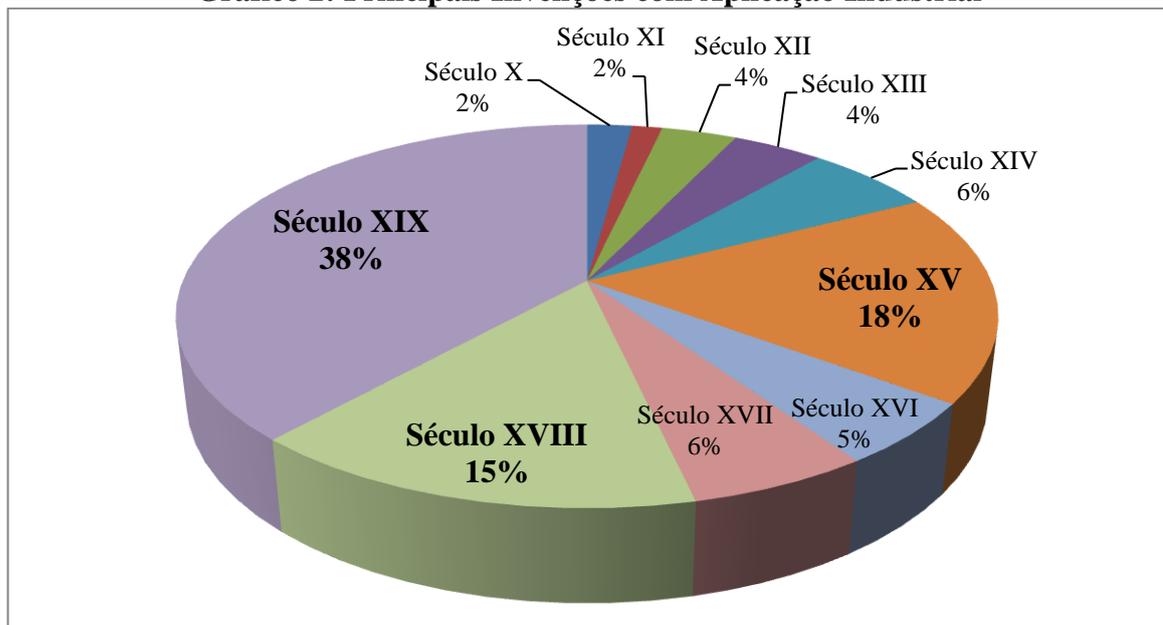
¹⁵ ENGELS, Frederich. Op. Cit., p. 64.

¹⁶ COGGIOLA, Osvaldo. O Capital Contra a História: Gênese e Estrutura da Crise Contemporânea. São Paulo: Xamã, 2002, p. 18.

escravos, víveres e manufaturas. Segundo Braudel: “Foram a navegação de alto-mar e o capitalismo que criaram a supremacia da Europa.”¹⁷

Consideramos verdadeira a premissa de alguns autores, como Fernand Braudel, que veem, nos séculos posteriores, na plena vigência do feudalismo um crescente inovativo que acumulou materiais e experiências, legando-os à Revolução Industrial.

Gráfico 2: Principais Invenções com Aplicação Industrial



Fonte: DOBB, Maurice. A Evolução do Capitalismo (Coleção Os Economistas). São Paulo: Nova Cultural, 1983, p. 194.

De fato, como constatamos no gráfico acima, embora haja um acúmulo expressivamente maior no século XIX, há um longo desenvolvimento da inventividade humana que o lastreou desde século X. Entretanto, esse aceleração desde o século XVIII, não dá conta das mudanças qualitativas ocorridas antes e durante a Revolução Industrial.

Na segunda metade do século XVIII, diversos instrumentos e ferramentas, construídos e aperfeiçoados na experiência das adversidades na navegação marítima, tais como quadrantes, sextantes, cronômetros, etc. puderam tornar mais seguras, rápidas e previsíveis as viagens. Durante a primeira metade do século, ocorreu um lento e gradativo aperfeiçoamento nas embarcações (primeiro fluviais, depois marítimas) que foram sendo transitadas para o casco de ferro (e, depois, de aço) e para a força a vapor (embora durante muito tempo as embarcações mistas tivessem importante presença na navegação marítima). Em realidade, na navegação marítima, o poder político e militar atuou de forma preponderante para o seu

¹⁷ BRAUDEL, Fernand. Op. Cit., p. 10.

desenvolvimento, atrelado evidentemente aos impérios.¹⁸ Esse lento ritmo de desenvolvimento das forças produtivas na navegação foi notado por Weber:

Pocas fueron las modificaciones registradas en materia de transporte, por lo menos con carácter sustancial, hasta que apareció el ferrocarril. Los barcos para el comercio marítimo, en el siglo XVIII, apenas poseían un mayor desplazamiento que los de Venecia en las postrimerías de la Edad Media. Sólo aumentó, ciertamente, su número, e igualmente la magnitud de los barcos de guerra. Esto significó un estímulo también para el aumento en el tonelaje y en el número de las naves comerciales; pero este aliciente no podía producir sus efectos en la época de la construcción naval a base de madera. La navegación interior se perfeccionó por el sistema de esclusas, pero mantuvo su organización gremial hasta el siglo XIX; por consiguiente, no registró en aquel entonces transformaciones trascendentales.¹⁹

As invenções e inovações que despontaram, durante o século XVIII, foram resultados dos desafios cotidianos e das necessidades triviais da transformação de produtos que se revolucionava na Inglaterra. Entretanto, é necessário criticar a visão liberal que torna a inovação um produto individual da “inspiração” e “destreza” do homem; o avanço das forças produtivas é sempre possibilitado pelo produto social antes elaborado; neste âmbito, como resultado do já existente, suas limitações e necessidades, os inventos podem se situar com maior repercussão. Apenas apropriada e difundida no seio produtivo de dada sociedade é que as inovações técnicas e tecnológicas têm alguma valia.

Estamos de acordo com a avaliação de Usher: “a história das invenções não é tão somente a história das invenções senão, também, a de uma experiência coletiva que resolve progressivamente os problemas propostos por necessidades coletivas.”²⁰ Cada inventor herda e lega limitações e soluções técnicas e tecnológicas da sociedade em que está inserido, os materiais que utiliza nos seus testes, a elaboração teórica e metodológica da construção e operação dos seus inventos e o próprio fruto do seu trabalho, bem-sucedido ou não, são condicionados pelas circunstâncias e necessidades econômicas e sociais de sua época. Nests sentido, temos acordo com Dobb quando este preconiza que

As invenções que conduziram ao mundo moderno achavam-se não só intimamente ligadas entre si em seu progresso; estavam também entrelaçadas com o estado da indústria e dos recursos econômicos, com a natureza de seus problemas e o caráter de seu pessoal no período inicial do capitalismo em que nasceram.²¹

A Revolução Industrial foi resultado, ao mesmo passo que potencializou ao máximo o processo último que define as formações econômico-sociais capitalistas: a separação plena do

¹⁸ PLUM, Walter. Ciências Naturais e Técnica a Caminho da “Revolução Industrial”: Aspectos Sociais e Culturais da Industrialização. Bonn: Instituto de Pesquisas da Fundação Friedrich-Ebert, 1979.

¹⁹ WEBER, Max. História econômica geral. Ciudad de México: Fundo de Cultura Econômica, 2001, p. 164.

²⁰ USHER, Abbott. A History of Mechanical Inventions. Cambridge: Harvard University Press, 1954, p. 251.

²¹ DOBB, Maurice. A Evolução do Capitalismo (Coleção Os Economistas). São Paulo: Nova Cultural, 1983, p. 194.

produtor de seus meios, não apenas formal da propriedade dos meios de produção, mas também separado do controle sobre esta. Segundo Ellen Wood: “O revolucionamento das forças produtivas pressupôs uma transformação das relações de propriedade e uma mudança na forma de exploração que criaram uma necessidade historicamente única de aumentar a produtividade do trabalho.”²²

A subordinação do capital mercantil ao industrial, mobilizando recursos para extração da mais valia, e o empoderamento de uma classe social específica, que domina os meios de produção dispondo-os para o lucro e a crescente proletarização da massa de trabalhadores independentes, que aparecem neste processo fetichizados pelo mundo das mercadorias, são aspectos mais importantes nublados pelo desenvolvimento técnico e tecnológico.

O poder burguês, baseado em suas conquistas políticas frente à nobreza e no seu poderio econômico subjugando os trabalhadores, se desenvolveu com base na miséria extrema do proletariado. A este respeito, em sua obra prima, Engels traz um aterrador panorama e um julgamento que nos parece pertinente:

[...] a classe média inglesa, em particular a classe industrial que se enriquece diretamente com a miséria dos operários, nada quer saber dessa miséria. Ela, que se sente forte, representante da nação, envergonha-se de revelar aos olhos do mundo a chaga da Inglaterra; não quer confessar que se os operários são miseráveis, cabe a ela, classe proprietária, classe industrial, a responsabilidade moral por essa miséria.²³

A Revolução Industrial é, ao mesmo passo, culminância do processo pré-capitalista de acumulação primitiva de capitais e cristalização do capitalismo; como modo de produção dominante, passa a construir de forma madura seu sistema econômico-social, a capturar o Estado Nacional e difundir a sua ideologia. Tudo isso com o fim último de fazer o capital reproduzir-se, como bem captura Karl Polanyi:

Todos os tipos de sociedades são limitados por fatores econômicos. Somente a civilização do século XIX foi econômica em um sentido diferente e distinto, pois ela escolheu basear-se num motivo muito raramente reconhecido como válido na história das sociedades humanas e, certamente nunca antes elevado ao nível de uma justificativa de ação e comportamento na vida cotidiana, a saber, o lucro. O sistema de mercado autoregulável derivou unicamente desse princípio. O mecanismo posto em movimento com a motivação do lucro foi comparável, em eficiência, apenas à mais violenta irrupção de fervor religioso na história. No prazo de uma geração, toda a humanidade estava sujeita à sua influência integral. Como é do conhecimento de todos, ele adquiriu a sua maturidade na Inglaterra, na esteira da Revolução Industrial, durante a primeira metade do século XIX. Alcançou o continente e a América do Norte cerca de cinquenta anos mais tarde.²⁴

A Revolução Industrial fez o improvável acontecer: a produção criar demanda. Nesse sentido, o consumo deixa de corresponder às livres necessidades humanas, aprisionando-as. O

²² WOOD, Ellen. A origem do capitalismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001, p. 34.

²³ ENGELS, Frederich. Op. Cit., p. 61.

²⁴ POLANYI, Karl. A Grande Transformação: As Origens da Nossa Época. Rio de Janeiro: Campus, 2000, p. 47.

modo de produção capitalista cria o consumo capitalista, moldado pelo capital, objetificado na mercadoria e intuído pelos produtores que, a partir dessa nova relação social, a fetichizam.

A produção industrial parte da automação dos movimentos que deveriam ser feitos pelo produtor, manejando sua ferramenta, mas se difere do artesanato e da manufatura pela sua força motriz necessariamente não-humana; a regressiva organicidade dos esforços físicos dos trabalhadores no processo produtivo é característica indelével do modo de produção capitalista.

Nesse sentido, a máquina a vapor de movimento duplo (com a capacidade de recarregar parte de sua própria força motriz), criada por James Watt em 1783, e utilizando água e carvão, que podia produzir os mesmos esforços que dezenas de trabalhadores simultaneamente, desponta como o invento que melhor resume esta proposição. Segundo Paul Mantoux, “[...] todos los fenómenos complejos, cuyo conjunto va a formar la gran industria moderna, parecen avanzar espontaneamente em una dirección común. Una fuerza omnipotente, la del vapor, va a unificar y acelerar todavía más su movimiento.”²⁵

A própria divisão do trabalho é radicalmente transformada, e o trabalho passa a ser coletivizado pela força do capital, nisso a Revolução industrial contribui, rompendo “[...] brutalmente com as antigas relações sociais de produção, instaurando o domínio completo da máquina e do capital sobre a sociedade.”²⁶ Na manufatura, a divisão do trabalho é o princípio sobreposto ao fracionamento da produção, nela o produtor consegue, individualmente, conceber cada processo de trabalho e ter a teleologia do processo produtivo como um todo, Nessa divisão do trabalho, moldada pelo homem e para o homem, o fracionamento da produção serve como associação para otimizar o produto do trabalho individual.

A transformação imposta pela Revolução Industrial foi a da crescente individualização segmentada dos processos de trabalho e da coletivização articulada (não pelo produtor em si) do processo de produção; neste modo de produção, as frações são impostas pelo capitalista através da máquina para uma divisão do trabalho, que garanta a continuidade do processo produtivo e que seja a mais fluida possível, contando com menor intervenção humana. O caráter cooperativo entre os processos de trabalho e o processo produtivo, como um todo, torna-se uma imperiosidade técnica na unidade de produção capitalista, não uma escolha que envolve diversos fatores das relações humanas.

Durante toda uma vida, os artesãos, os mestres, contramestres e aprendizes de corporações de ofício manufatureiras aprenderam, com maior ou menor talento, maior ou

²⁵ MANTOUX, Paul. *La Revolución Industrial en el Siglo XVIII*. Madrid: Aguillar, 1962, p. 298.

²⁶ ARRUDA, José Jobson de Andrade. *A Revolução Industrial*. São Paulo: Ática, 1988, p. 22.

menor aplicação, um ofício que, calcado nos saberes limitados a um determinado conjunto de ferramentas, lhes satisfaziam, bem ou mal, dependendo da ocasião histórica, as necessidades mais básicas. Em suma, era ele o senhor na relação com a ferramenta, embora pudesse estar subordinado a um superior na relação social de produção. Com a maquinofatura, isso muda radicalmente, o trabalhador passa a ter de se adaptar e aprender a lidar com a máquina (**Anexo 1**), tirar dela o proveito desejado por um superior na relação social de produção que, se não for bem atendido, pode simplesmente despojá-lo daquele posto de trabalho.

A proletarização transforma a massa de trabalhadores, e isso se enraíza pela crescente utilização do trabalho infantil. Nos dizeres de Marx:

Na manufatura e no artesanato, o trabalhador se serve da ferramenta; na fábrica, ele serve à máquina. Lá, o movimento do meio de trabalho parte dele; aqui, ao contrário, é ele quem tem de acompanhar o movimento. Na manufatura, os trabalhadores constituem membros de um mecanismo vivo. Na fábrica, tem-se um mecanismo morto, independente deles e ao qual são incorporados como apêndices vivos.²⁷

Nas unidades de produção pré-capitalista, a produção é essencialmente uma atividade humana, em geral individual em seu caráter e apenas partilhada quando há a possibilidade de ganhos mútuos, nesse sentido, o produtor trabalhava em seu próprio tempo e à sua própria maneira, independentemente de algo que o coagisse, enquanto as ferramentas ou instrumentos simples que usava pouco mais eram do que uma extensão de seus próprios dedos. Um novo tipo de capitalista, não mais como usurário ou comerciante em sua loja ou armazém, mas como capitão da indústria, planejador e organizador das operações da unidade de produção, corporificação do mando numa disciplina autoritária sobre um exército de trabalhadores que, destituídos de sua cidadania econômica, eram coagidos ao cumprimento de seus penosos deveres a serviço de outro pelo açoite alternado da fome e do supervisor do trabalho.

Ainda, segundo se lê em Arruda, “Destarte, o trabalhador se encontra, tecnicamente subordinado ao processo de produção, tornando-se um simples apêndice da máquina.”²⁸, com isso, a função do capitalista se torna a de “simples” gestor dos fatores de produção.

O objetivo primeiro da Revolução Industrial foi aumentar a produtividade, desencadeando, num tempo recorde, a realização dos capitais, e levou a exploração do trabalho humano e a extração da mais valia à patamares inéditos. Como diria Marx: “A maquinaria é meio para produzir mais valia.”²⁹ Esse movimento transforma o caráter do trabalho e se reflete na crescente escalada de capacidade da indústria. O crescimento da escala

²⁷ MARX, Karl. O Capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 482.

²⁸ ARRUDA, José Jobson de Andrade. Op. Cit., p. 52.

²⁹ MARX, Karl. O Capital... Op. Cit., p. 427.

de produção se torna um importante indício para medirmos o desenrolar desses acontecimentos e o efetivo revolucionamento do processo de transformação, embora seja apenas reprodução daquele processo básico que já destrinchamos; nas palavras de Marx:

Como a crescente produtividade do trabalho faria o capital encontrar uma barreira na massa não crescente da matéria-prima e da maquinaria, o curso do desenvolvimento industrial é tal que, quanto mais a produção é produção de matérias-primas para a indústria, tanto de matéria-prima para material de trabalho quanto [para] instrumento, tanto mais o material de trabalho se aproxima da simples matéria-prima, [e] é justamente nesses ramos que começa a introdução do trabalho em grande escala, bem como a aplicação da maquinaria.³⁰

A transferência do seu valor para a mercadoria é um dado. Em realidade, a maquinaria encarece o produto final, a questão é que com o brutal ganho de escala, os termos unitários do valor agregado pela máquina se dissolvem. Dessa forma: “A produtividade da maquinaria está na razão inversa ao valor que ela transfere ao produto.”³¹

Dessa forma, concluímos que o prolongamento da jornada de trabalho; a intensificação do seu ritmo; a exploração do trabalho de mulheres e crianças, além de tantos outros fatos deletérios da relação entre capital e trabalho na história inglesa em seu arranque industrial, se configuram ao capitalista como meras “necessidades” para realizar de forma lucrativa os seus investimentos. Incrementar a mais valia relativa está longe de querer dizer que haverá um abrandamento necessário da mais valia absoluta, mas que a tendência (ao menos inicial) é a contrária. Como esclarece Marx:

Considerando o mais-valor absoluto, ele aparece determinado pelo prolongamento absoluto da jornada de trabalho para além do tempo de trabalho necessário. O tempo de trabalho necessário trabalha para o mero valor de uso, para a subsistência. A jornada de trabalho excedente é trabalho para o valor de troca, para a riqueza. Ele é o primeiro momento do trabalho industrial. [...] Mas na segunda forma do mais-valor, como mais-valor relativo, que, com referência à jornada de trabalho como diminuição do tempo de trabalho e com referência à população como diminuição da população trabalhadora necessária (esta é a forma contraditória), aparece como desenvolvimento da força produtiva dos trabalhadores, nessa forma aparece imediatamente o caráter industrial e distintivamente histórico do modo de produção fundado sobre o capital.³²

Lembramos que existe alguma polêmica sobre a suposta supremacia da “racionalidade capitalista”, e o ganho de escala está no centro desta. Max Weber defende que o capital construiu um sistema sobejamente racional e que as outras instituições ou mecanismos de mediação social devem acompanhá-lo:

Diferente é o caso do capitalismo industrial. Onde se pretende estabelecê-lo como forma típica do empreendimento produtivo, ele significa uma organização do trabalho orientada na venda em grande escala e depende da possibilidade de cálculos precisos, e isto tanto mais quanto mais aumenta a intensidade do capital,

³⁰ MARX, Karl. Grundrisse... Op. Cit., p. 555.

³¹ MARX, Karl. O Capital... Op. Cit., p. 461.

³² MARX, Karl. Grundrisse... Op. Cit., p. 550.

particularmente a proporção de capital fixo. O capitalismo industrial precisa poder contar com a continuidade, segurança e objetividade do funcionamento da ordem jurídica, com o caráter racional, em princípio calculável, da jurisdição e da administração.³³

Entretanto, Hobsbawm aponta um exemplo que pode nos fazer contestar a análise de Weber. Segundo o autor britânico, a maior parte dos capitais postos em ferrovias, durante o boom ferroviário inglês (nada mais tipicamente capitalista!), foi absolutamente irracional. A expansão da malha ferroviária inglesa foi, ao invés de um programa racionalizado de transportes, uma forma quase desesperada de investimento dos capitais ociosos, especialmente nas fábricas têxteis e na mineração. Investir em caminhos de ferro apareceu como solução, que desfez um nó na (falta de) inversão inglesa, já mostrando os sinais de amadurecimento precoce de sua economia. Segundo Hobsbawm,

Casi todo este capital se diluyó em los ferrocarriles, y buena parte de él lo hizo sin dejar el menor rastro, porque hacia la década de 1830 las grandes acumulaciones de capital quemaban em los bolsillos a sus propietarios, que buscaban afanosamente invertirlos em algo que les proporcionara más del 3,4% que se obtenía de los valores públicos.³⁴

Paul Sweezy e Paul Baran apontam para algo que foge a Weber: “A forma pela qual o sistema funciona é ainda o resultado não-intencional de atos de interesse próprio das numerosas unidades que o compõe.”³⁵, o que nos parece, após a leitura desses autores, é que Weber toma parte como todo, a extrema racionalidade da empresa tipicamente capitalista que ele aponta é extrapolada para o sistema, isso não se verifica. Como sabemos, o capitalismo só tem vitalidade na “anarquia da produção” e, de acordo com Hobsbawm, Sweezy e Baran, nem em termos restritos à empresa capitalista isso é regra (embora haja esforços nesse sentido), e com certeza, em termos sistêmicos, a dita “racionalidade capitalista”, como uma entidade suprema e objetivo último do desenvolvimento humano, não se aplica.

A transição para um modo de produção que se baseia em trocas contínuas é um processo recente e limitado territorialmente, data mesmo a partir do sucesso da Revolução Industrial. As grandes limitações para o estabelecimento de um mercado generalizado e, posteriormente, mundial eram as comunicações e os transportes. O quadro começou a mudar com a ferrovia, e se estabeleceu como completamente diferente ao feudalismo com a generalização do navio a vapor.

Não à toa, quanto mais rápidos, regulares, seguros e previsíveis são os transportes que interligam determinada região com o mundo, menos prestigiadas são as feiras e mercados

³³ WEBER, Max. Economia e sociedade. Brasília: Editora da UNB, 2009, p. 310.

³⁴ HOBBSAWM, Eric. Indústria e Império, Barcelona: Ariel, 1982, p. 108.

³⁵ SWEEZY, Paul; BARAN, Paul. Op. Cit., p. 61.

restritos aos produtos locais. Na esteira dessas pequenas feiras, surgem as bolsas de alimentícios ou os grandes mercados centrais das cidades portuárias. O próprio comércio, em termos de contabilidade, gestão e nos seus negócios, sofreu uma revolução, que passa pela especialização, e, como já vimos, a criação da bolsa (uma invenção extremamente poderosa) torna o que era certo não tão certo; temos, aí, a especulação. A diversificação dos produtos e serviços marca a centralização da prática comercial, e as cidades com alguma vitalidade portuária sempre são beneficiadas nesse processo. Havia maior abundância de oportunidades para conquistar nova clientela, mas nunca mais algum mercado se tornou “certo” pelo simples fato comercial. No navio a vapor, encerravam e principiavam oportunidades únicas e catástrofes terríveis.

Os transportes terrestres na Inglaterra, que arrancava rumo à Revolução Industrial, segundo a totalidade dos autores, eram absolutamente problemáticos. Caso as rodovias lamacentas que cortavam o país, e chegavam de forma extremamente descontínua em Gales e na Escócia, fossem decisivas para a circulação de mercadorias (principalmente matérias-primas e insumos que abasteceram as primeiras fábricas a vapor) a história seria um tanto quanto diferente. Fato é que, primeiramente, as vias navegáveis tais como rios, lagoas e, principalmente, a costa das ilhas, foram determinantes para o fluxo dos produtos nesse momento chave de desenvolvimento das forças produtivas no século XVIII. Cientes disso, os capitalistas da época trataram de transformar o transporte em um negócio: a abertura de canais foi, antes das ferrovias, uma febre de investimentos que intentavam domar a natureza, encurtar distâncias e tomar atalhos em direção às fábricas.

Os canais abriram a Revolução Industrial nos transportes internos na Inglaterra. Essa rede dotava as indústrias de maior confiança e previsibilidade nos seus fornecimentos, e isso se retribuíam a baixos custos. Esse fenômeno não passou despercebido por Engels: “A partir de então, foram construídos canais em todas as direções e os rios tornaram-se navegáveis.”³⁶

Consideramos que, com o aqui exposto, ficou mais fácil compreender o processo de revolucionamento da produção ocorrido na Inglaterra na virada entre os séculos XVIII e XIX. Também nos parece claro que a navegação tanto foi transformada pelo revolucionamento das forças produtivas nos transportes, quanto legou à Revolução Industrial algumas das suas condições e dos seus mais destacados avanços. Entretanto, ainda insistimos na questão: existiu uma Segunda Revolução Industrial? Lembramos que a primeira fase do capitalismo, como modo de produção hegemônico, foi marcada pelas várias e pequenas empresas e pela

³⁶ ENGELS, Friedrich. Op. Cit., p. 58.

livre concorrência entre elas, como motores para o desenvolvimento das forças produtivas. Então, no que uma suposta Segunda Revolução Industrial contribuiu para a mudança desse quadro? Antes necessitamos entender a conjuntura que nos levou a isso...

1.2. A Grande Depressão Teve Saída Pelo Imperialismo: Gênese e Solução para a Primeira Grande Crise do Capital

Antes da plena hegemonia do capital sobre todas as dimensões da vida humana em determinada sociedade, as crises econômicas estavam muito mais identificadas com fenômenos “naturais” ou fatos onde a violência humana irrompia. Problemas climáticos, guerras, epidemias, tremores de terra, revoltas populares, vulcões em erupção, etc. eram motivos o suficiente para paralisar ou até mesmo aniquilar uma economia local ou de pequenas nações. O capitalismo conseguiu domar ou contornar boa parte dessas crises “naturais”, quando ele mesmo não entra em crise, até os fatores adversos, que outrora seriam motivos de revezes econômicos, servem para sua reprodução. Entretanto, se, em uma formação social dominada pelas relações de produção capitalistas, o movimento de criação, efetivação e acumulação de capitais é reiteradamente interrompido, uma crise, de consequências muito mais severas que as “naturais” sob o pré-capitalismo, se avizinha.

Segundo Marx:

O verdadeiro limite da produção capitalista é o próprio capital; é o fato de que, nela, são o capital e a sua própria valorização que constituem o ponto de partida e a meta, o motivo e o fim da produção; o fato de que aqui a produção é só produção para o capital e, inversamente, não são os meios de produção simples meios para ampliar cada vez mais a estrutura do processo de vida da sociedade dos produtores.³⁷

A questão é que, para perseguir tais objetivos, o capital tem de exercer o movimento constante de desenvolvimento das forças produtivas, entretanto isso se choca com a sua própria reprodução. Trocando em miúdos, manter a lucratividade frente a taxas de investimento cada vez maiores é uma tarefa inglória para a maioria dos capitalistas; ainda mais difícil é manter a rentabilidade, já que os lucros dependem cada vez mais da concentração de capitais, e estes demandam maiores massas de recursos investidos. Marx constata esse processo de forma magistral:

Daí que os limites dentro dos quais tem de mover-se a conservação e a valorização do valor-capital, a qual descansa na expropriação e na depauperção das grandes massas de produtores, choquem constantemente com os métodos de produção que o capital se vê obrigado a empregar para conseguir os seus fins e que tendem para o aumento ilimitado da produção, para a produção pela própria produção, para o desenvolvimento incondicional das forças produtivas do trabalho. O meio empregado - desenvolvimento incondicional das forças sociais produtivas - choca constantemente com o fim perseguido, que é um fim limitado: a valorização do capital existente. Por conseguinte, se o regime capitalista de produção constitui um meio histórico para desenvolver a capacidade produtiva material e criar o mercado mundial correspondente, envolve ao mesmo tempo

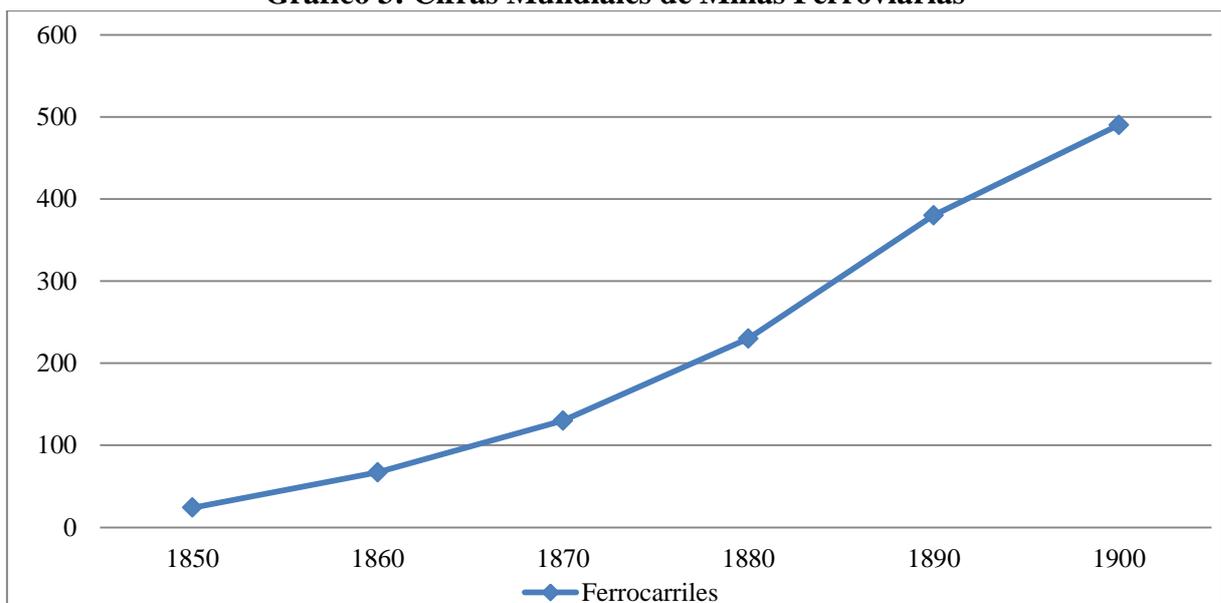
³⁷ MARX, Karl. O Capital. Livro Terceiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 189.

uma contradição constante entre esta missão histórica e as condições sociais de produção próprias deste regime.³⁸

Como já dissemos, os 25 anos que antecederam a Grande Depressão (1874-1896) podem ser identificados como uma “Era de Ouro” do capitalismo no século XIX. Amplamente identificado na ferrovia como sua síntese, o triunfo do sistema capitalista no “centro do mundo” repousou em um crescimento econômico obtido através da competição, da livre iniciativa privada, do sucesso do mercado como uma inevitabilidade, onde tudo deveria ser adquirido, de preferência mais barato e rápido (inclusive o trabalho). Uma economia assim, ditada por uma classe que trinfou politicamente frente à nobreza e constantemente empoderada, capturou de todo, pelo menos no caso inglês, o Estado. Os burgueses eram idealizados como uma classe composta por aqueles cuja energia, mérito e inteligência os elevaram a posição dominante.

Por duas razões, esse crescimento econômico tornou-se particularmente maciço durante nosso período de estudo, ambas são aspectos do extraordinário crescimento e aprofundamento da economia mundial, que forma o tema básico da história dessa época: as ferrovias tornaram possível a abertura de áreas geograficamente de difícil acesso à produção para exportação, como as planícies do centro dos Estados Unidos, o sudeste russo, ou o interior do sudeste brasileiro; dessa forma, o crescimento da economia capitalista transformou a agricultura com sua demanda maciça. Não nos surpreende que a fronteira agrícola tenha crescido com grande rapidez nesse momento.

Gráfico 3: Cifras Mundiales de Millas Ferroviarias



Fonte (En Miles de Caballos de Vapor): CIPOLLA, Carlo. *Historia Económica de la Población Mundial*. Barcelona: Crítica, 2013, 86.

³⁸ *Ibidem*, p. 248.

Para os economistas da época, o modelo básico da economia parecia perfeitamente satisfatório, não deixava nenhuma grande questão a resolver. O crescimento e a distribuição de renda pareciam, de forma justa e sólida, equacionados; o automatismo dos princípios da economia de mercado os resolviam. No campo material, especialmente para os burgueses, as coisas estavam progredindo e melhorando, essa situação quase impedia qualquer tipo de crítica, principalmente daqueles cientistas mais envolvidos com interesses do capital ou para os que o senso crítico estava nublado pela aparente sensação de invencibilidade do sistema.

No final desse período, soerguam dois colossos que dariam trabalho à pioneira Inglaterra na corrida industrial e pelos mercados no mundo: os Estados Unidos e a Alemanha, que, num esforço inédito, passaram a realizar um processo de industrialização calcado primeiramente na expansão de seu próprio mercado interno e na substituição das importações inglesas.

Marx notou o caso dos norte-americanos várias vezes, numa delas, ressaltando aquilo que ficaria claro no século seguinte: “Um povo está em seu auge industrial na medida em que, para ele, o essencial não é somente o ganho, mas o ganhar. Nesse caso, os ianques [são] superiores aos ingleses”.³⁹

Thorstein Veblen ressaltou o rápido crescimento alemão⁴⁰ em comparação com o longo estabelecimento inglês como potência industrial:

In this respect the case of Imperial Germany shows a parallel, although the greater scale and rate of their acquiring the new industrial system, as well as the swifter pace of modern trade and industrial enterprise, has so foreshortened the corresponding experience of the Germans as to compress within a lifetime the rounded movement from initiative to climax that would correspond with what occupied the English for more than a century. This very different tempo grows out of the different character of the machine technology, as contrasted with the handicraft system and its petty trade.⁴¹

No último quartel de século, os ingleses passaram a despertar frente ao seu maior rival no continente, quando o volume das exportações alemãs passou a rivalizar *pari passu* no mercado europeu, embora ainda não se comparasse em termos mundiais com o Império Britânico.

A euforia capitalista, devido ao seu crescimento vertiginoso, chegou ao ápice nos três primeiros anos da década 1870, entretanto fora bruscamente estancada com a quebra da bolsa de Viena em 09 de maio de 1873. Isso quer dizer que, no desenrolar dos acontecimentos da

³⁹ MARX, Karl. Grundrisse... Op. Cit., p. 36.

⁴⁰ Contribuiu de forma decisiva para isto o conflito bélico vencido sobre os franceses nos anos de 1870 e 1871. Os investimentos em metalurgia pesada, especialmente na construção de armamentos, e os grandes fluxos de capitais na bolsa de Viena, após a vitória, são marcas desse sucesso.

⁴¹ VEBLEN, Thorstein. Imperial Germany and the Industrial Revolution. New York: Macmillan, 1915, p. 41

chamada “Grande Depressão”, houve decrescimento? Incrivelmente não. É unânime, em todos os autores estudados, a conclusão que os anos de depressão foram de expansão da produção industrial, de crescimento do comércio internacional, de exportação maciça de capitais para a periferia do sistema e de acentuado avanço científico-tecnológico. Esses são anos que apontamos como de maior avanço da Segunda Revolução Industrial.

Quadro 1: Distribuição Porcentual do Comércio Mundial

	Inglaterra	Alemanha	França	Estados Unidos	Resto do Mundo
1840	25	8	11	7	49
1860	25	9	11	9	46
1880	23	10	11	10	46

Fonte: ROSTOW, Walt Whitman. *The World Economy*. Texas: Universidade do Texas, 1978, p. 70-73.

Quadro 2: Growth Rates of Industrial Production (1850 - 1913)

	1850–1873	1873–1890	1890–1913
Germany	4.3%	2.9%	4.1%
United Kingdom	3.0%	1.7%	2.0%
United States	6.2%	4.7%	5.3%
France	1.7%	1.3%	2.5%

Fonte: TYLECOTE, Andrew. *The Long Wave in the World Economy: The Current Crisis in Historical Perspective*. Nova Iorque e Londres: Routledge, 1992, p. 208.

Então, como podemos dizer que houve uma “grande depressão”? Certamente poderíamos aplicar o epíteto, quase que exclusivamente, ao centro do sistema capitalista, às suas sociedades mais plenamente industrializadas (Inglaterra e França), às em processo de industrialização de forma mais definitiva (Alemanha e Estados Unidos) e às que se esforçavam nesse sentido (Japão, Itália, Holanda, Bélgica, etc.). Segundo Landes: “Os lucros encolheram, enquanto o que então se reconhecia como depressões periódicas parecia arrastar-se interminavelmente. O sistema econômico parecia estar desmoronando.”⁴²

Na Europa e nos Estados Unidos, a depressão foi sentida de forma mais traumática pelos trabalhadores: o desemprego, a perda na massa salarial geral e a deterioração nas condições de vida e de trabalho, além da carestia, foram marcas indeléveis do primeiro grande revés do capitalismo. Entretanto, a classe trabalhadora europeia começava a principiar formas de organização e resistência, o que atenuou para si algumas das graves consequências da crise (como ter evitado a perda generalizada de valor nominal dos salários individuais). Foi durante a depressão que surgiu o “Novo Sindicalismo”, o Partido Trabalhista e outros de caráter marxista, além da já existente Associação Internacional dos Trabalhadores.

Segundo Hobsbawm, a Europa, arrastando também boa parte do mundo, se encontrava com uma economia em “mudança de marcha”. Na Inglaterra, a crise abateu principalmente a

⁴² LANDES, David S. Op. Cit., p. 239.

indústria de bens de capital. Exportar máquinas já se tornara mais difícil com os mercados norte-americano e germânico se fechando progressivamente pelo seu próprio desenvolvimento. Na Alemanha, a indústria pesada sofreu sérias restrições em suas inversões com o decréscimo severo da rentabilidade do aço e, nos Estados Unidos, a bola ferroviária estourou, após não mais encontrar recursos para o refinanciamento das dívidas de pequenas companhias ferroviárias locais.

As quebras bancárias se seguiram à severa restrição dos investimentos produtivos. O pânico, que levou às retiradas dos pequenos poupadores, foi o golpe final para aquelas instituições que sofreram com o fim dos pagamentos, conseguidos através dos polpudos juros produzidos pelo setor produtivo.

As aparentes consequências do fenômeno escamoteiam as causas mais profundas da crise: a queda da lucratividade e não da produção; a queda da rentabilidade e não a perda de mercados; a saturação dos investimentos nas economias já industrializadas e não o retraimento da expansão industrial para o resto da Europa e outras áreas do globo; a sobreprodução e não o aumento dos custos; a concentração dos capitais e não a concorrência acirrada por efetivar os valores, são as razões reais subjacentes, embora as que as oponham realmente tenham acontecido no calor dos momentos de maior pessimismo. De todas as razões aparentes, uma merece absoluto destaque: os preços desabavam, especialmente os agrícolas, a deflação era reconhecida como vilã e isso estava diretamente relacionado com a invasão de alimentos, insumos e matérias-primas do ultramar na Europa, possibilitada exatamente pela rápida expansão dos transportes!

Quadro 3: Movimento dos Preços de Atacado

	Inglaterra	França	Alemanha	Estados Unidos
1872 1873	152	144	136	136
1895 1897	83	82	82	75

Fonte (Índice Base 100 em 1901): BEAUD, Michel. História do capitalismo de 1500 aos nossos dias. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 200.

Todo esse processo está bem resumido em Marx, na teoria da queda tendencial da taxa de lucro:

A acumulação acelera a queda da taxa de lucro, na medida em que acarreta a concentração dos trabalhos em grande escala e com isso composição mais alta do capital. A queda da taxa de lucro por sua vez acelera a concentração do capital e sua centralização, expropriando-se os capitalistas menores, tomando-se dos produtores diretos remanescentes o que ainda existia para expropriar. Assim acelera-se a acumulação, em seu volume, embora sua taxa diminua com a queda da taxa de lucro.⁴³

⁴³ MARX, Karl. O Capital... Op. Cit., p. 278.

Segundo Dobb, a Grande Depressão pode ser resumida como “[...] essencialmente uma depressão de concorrência desenfreada e de redução de preços do tipo encontrado nos manuais clássicos.”⁴⁴. Aqui, a economia capitalista escancara uma grande contradição: os mesmos mecanismos econômico-sociais, que o fazem desenvolver de forma fantástica as forças produtivas, são os que breçam esse desenvolvimento quando não atendem ao fim último do capital: a sua reprodução.

Também gostaríamos de matizar os efeitos dessa crise. Se, em períodos de expansão, os lucros do capital financeiro são extremamente altos, durante os períodos de depressão arruinam as pequenas empresas, enquanto os grandes bancos as adquirem (muitas vezes por conta mesmo das dívidas feitas nestas instituições) a baixo preço, utilizando-se dos eufemismos “saneamento” e “reorganização”. Com isso, o caráter da empresa capitalista clássica passa a mudar gradualmente, antes de propriedade individual ou familiar, agora a grande empresa multidivisional, a “Sociedade Anônima Gigante”. Nesse processo, ela passa a internalizar uma série de atividades antes regidas pelo mercado, substituindo a mão invisível deste, pela mão bem visível de um corpo de funcionários com formação específica para tal. A gestão totalmente instintiva passou a ser planejada estrategicamente.

Nesse novo tipo de empresa capitalista, a concorrência clássica foi substituída pela concorrência entre oligopólios nacionais, esse é o resultado mais notável do que diz Engels em 1871:

A Bolsa modifica a distribuição no sentido da centralização, acelera enormemente a concentração de capitais e, nesse sentido, é tão revolucionária quanto a máquina a vapor. A ausência de crises a partir de 1868 baseia-se na extensão do mercado mundial, que redistribui o capital supérfluo inglês e europeu em investimentos e circulação no mundo todo em diversos ramos de inversão. [...] Mas isto tudo demonstra que se prepara uma crise gigantesca.⁴⁵

O gênio parceiro de Marx previu o que começaria a se desenrolar dois anos após.

A consequência mais imediata de todo esse quiproquó está expressa em Hobsbawm: “A Grande Depressão fechou a longa era de liberalismo econômico, ao menos no que tange ao comércio de matérias-primas”⁴⁶. A proteção dos mercados, especialmente nos Estados Unidos e na Alemanha, acabou se dando de forma mais definitiva com a formação dos cartéis e dos trustes, oligopólios que formam as “Sociedades Anônimas Gigantes” apontadas por Sweezy. Essa tendência não se confirmou na Inglaterra, menos pelos dogmas liberais, pois o “[...] livre comércio parecia indispensável, permitia que os fornecedores ultramarinos de

⁴⁴ DOBB, Maurice. Op. Cit., p. 221.

⁴⁵ COGGIOLA, Osvaldo. As Grandes Depressões (1873-1896 e 1929-1939): Fundamentos Econômicos, Consequências Geopolíticas e Lições para o Presente. São Paulo, Alameda, 2009, p. 74.

⁴⁶ HOBBSAWM, Eric. Era dos Impérios... Op. Cit., p. 70.

produtos primários trocassem suas mercadorias por manufaturados britânicos, reforçando assim a simbiose entre o Reino Unido e o mundo subdesenvolvido [...]”⁴⁷

Apertados pela competição, cada vez mais pesada e multipolarizada, condicionados a cortar custos e a entrar na “corrida de preços” pela garantia dos mercados ainda disponíveis, além de pressionados a concentrar maior quantidade de capitais e investir em plantas industriais, que exigiam investimentos em capital constante de montas cada vez maiores, com custos inelásticos de capital circulante. Os capitalistas, atônitos com a persistência da crise, tardaram, mas tomaram algumas providências.

Segundo Sweezy e Baran:

Dessa forma, a indústria sofre um processo de ajustamento, ao término do qual certo número de firmas se entrenchearam firmemente e demonstraram sua capacidade de sobreviver numa luta árdua. Quando tal fase é atingida, as firmas remanescentes verificam que a política de preço agressiva já não promete vantagens a longo prazo que sejam compensadoras de sacrifícios imediatos. Seguem, portanto, o exemplo das firmas mais antigas, abandonando a guerra de preços como uma arma competitiva, e desenvolvendo um sistema de acordo tácito adequado às novas circunstâncias.⁴⁸

Por conta do já exposto, essa crise deu início a grandes modificações na economia capitalista: em primeiro lugar, no seu desenrolar e como fundamento de um novo ciclo de desenvolvimento, definitivamente, poderíamos intitulá-la de global. Mesmo nesse ambiente desfavorável, boa parte da Europa e dos Estados Unidos se industrializaram, para além de iniciar um ciclo de industrialização em outros países periféricos; por consequência, uma economia mais plural e interdependente se tornava mais complexa e competitiva; em segundo lugar, uma nova fase da industrialização se tornara um imperativo e os transportes, assim como as comunicações, a indústria química e do aço estiveram na vanguarda dessa nova fase; em terceiro lugar, a empresa capitalista foi transformada, sua operação agora deveria racionalizar, em termos do maior corte, custos possíveis e maior extração da mais valia imaginável (é durante esse processo que surgem as ideias base para o taylorismo e o fordismo), além da progressiva profissionalização da direção das empresas; em quarto, os capitais se concentraram de forma inimaginável; em quinto, um grande mercado de massas global e urbano se anunciara para além da alimentação e do vestuário; em sexto, o setor terciário ganhou maior corpo, os serviços públicos e privados passaram a ter maior peso econômico e importância estratégica; e, por último, mas não menos importante, as funções do Estado na economia se tornaram mais claras e crescentes, acirrando tensões que desembocaram no grande conflito bélico. Nesse novo quadro, a concorrência não se dava somente entre as empresas, mas sim entre as nações.

⁴⁷ Ibidem, p. 71.

⁴⁸ SWEEZY, Paul; BARAN, Paul. Op. Cit., p. 71.

O ponto determinante para a superação dessas complicações foi, como define Osvaldo Coggiola,

A expansão geográfica do capital e a exploração dos mercados externos, dando início ao imperialismo capitalista, foi a solução encontrada pela Europa para a crise. [...] O violento movimento de recolonização do planeta permitiu ao capitalismo (europeu, em primeiro lugar) sair da Grande Depressão.⁴⁹

A inserção de algumas formações sociais pré-capitalistas, na Divisão Internacional do Trabalho (processo que atingiu o Brasil em cheio), se deu no bojo do projeto de exploração imperialista. Segundo Virgínia Fontes:

[...] para além da expropriação primária que ocorreu nos países centrais, nos quais se expandiam, em paralelo, a industrialização e o mercado, a segunda metade do século XIX assistiu a intensas expropriações primárias, sob formatos variados, de trabalhadores nos demais países periféricos o que, por vias indiretas, acrescentou novas levas de trabalhadores disponíveis ao capital e necessitados de mercados [...]⁵⁰

Esse acúmulo de capitais, calcado em expropriações por vias diversas, deu condições para o pleno desenvolvimento da Segunda Revolução Industrial, combinando-a com a revitalização e novas funções do sistema financeiro, além do novo papel do Estado.

Nos estágios preliminares do capitalismo, separar a propriedade do capital da sua aplicação à produção era algo comum; o capital-dinheiro e o capital produtivo terem proprietários distintos era trivial. O rentista, que vivia apenas dos rendimentos provenientes do capital-dinheiro, e o empresário raramente se confundiam. O imperialismo apresenta ao mundo o domínio do capital financeiro como o capitalismo no seu grau superior, em que essa separação adquire proporções imensas e extremamente perigosas. O imperialismo capitalista é resultado do processo de concentração dos capitais nos países de capitalismo mais avançado. Nesse sentido, o monopólio substituiu a livre concorrência, assim como a exportação de capitais substituiu a exportação de mercadorias em formações sociais, agora, crescentemente tensionadas pela força do capital em busca de novos setores de investimento. Essa mudança torna o imperialismo, nas palavras de Lenin, a “fase superior do capitalismo”.

O imperialismo é resultado de uma crise e de uma depressão de dimensões inéditas, típicas do capital que marcou um importante ponto de virada na história do capitalismo, cujas consequências seriam: o redimensionamento do mapa industrial e econômico do mundo; a consequente redistribuição do poder político e militar e a redefinição do sistema monetário internacional no quadro do surgimento do capital financeiro como figura dominante. Segundo se lê em Lenin: “O velho capitalismo caducou. O novo constitui uma etapa de transição para

⁴⁹ COGGIOLA, Osvaldo. As Grandes Depressões... Op. Cit., p. 81.

⁵⁰ FONTES, Virgínia. O Brasil e o Capital-Imperialismo: Teoria e História. Rio de Janeiro: editora da UFRJ, 2010, p. 49.

algo diferente. Encontrar ‘princípios firmes e fins concretos’ para a ‘conciliação’ do monopólio com a livre concorrência é, naturalmente, uma tentativa votada ao fracasso.”⁵¹

O que estava em gestação nessa tentativa de conciliação impossível, tratada por Lenin, era, em realidade, o mercado mundial capitalista. A construção da Divisão Internacional do Trabalho deslocou forças de mudança e perturbação para formações sociais pré-capitalistas, com níveis diferentes de tensões, com o capitalismo central e desenvolvimento das suas forças produtivas. Segundo Kemp,

O grande drama da história mundial moderna começava aí. Em particular, as disparidades nos níveis técnico e econômico entre os países desenvolvidos economicamente e as regiões do mundo com economias tradicionalmente agrárias e, muitas vezes, primitivas conduziram a uma subjugação econômica e política das últimas pelas primeiras. As regiões que pela primeira vez assistiram à ascensão da indústria moderna, habitadas pelos europeus, tornaram-se, por isso, dominantes durante toda uma época histórica.⁵²

O imperialismo era uma luta entre potências, pelo privilégio de estender seus mercados a áreas politicamente desprotegidas, nas quais seus interesses sempre prevaleceriam. A pressão exportadora era retroalimentada pela necessidade de matérias-primas e insumos para as economias com produção industrial crescente. Os governos prestavam apoio a seus nacionais engajados em negócios nos países atrasados. O próprio sistema aduaneiro, reforçado em quase todo o mundo durante a Grande Depressão, levava tal apoio. As tarifas de importação de um país dificultavam as exportações de outro e davam o impulso necessário para a procura por mercados em regiões politicamente desprotegidas.

Durante a Grande Depressão até o símbolo do desenvolvimento livre e autônomo dos capitalistas, a ferrovia tornou-se meio para expandir, concentrar e realizar os capitais ociosos no centro do sistema, e o Brasil foi um dos alvos privilegiados dessa política. A construção de caminhos de ferro foi um elemento decisivo para que o imperialismo fosse consumado, não só na América Latina, como na China, na Rússia e nas colônias formais. Bancos, seguradoras, casas de investimento, as próprias indústrias de bens de capital, além de extenso corpo técnico e político (como engenheiros e diplomatas) se mobilizaram para espalhar as suas ferrovias e, por meio delas, efetivar capitais e domínio político ao redor do mundo. Como bem repara Max Weber:

O capitalismo imperialista, sobretudo o capitalismo explorador colonial na base de violência direta e trabalho forçado, tem oferecido, em geral, em todos os tempos, as melhores oportunidades de lucro, muito melhores do que as que oferece, normalmente, a fabricação industrial de produtos para a exportação, destinados a ser trocados, pacificamente, com os membros de outras comunidades políticas.⁵³

⁵¹ LENIN, Vladimir. Op. Cit., p. 158.

⁵² KEMP, Tom. Op. Cit., p. 19.

⁵³ WEBER, Max. Op. Cit., p. 169.

Os efeitos do imperialismo sobre as formações sociais dominadas por outras lógicas foram devastadores, mas esse processo tem caráter eminentemente combinado. Unidades de produção capitalistas e pré-capitalistas, na realidade, (veremos melhor essa diferença no próximo capítulo) conviveram, embora de forma conflituosa. O setor “moderno” se alimentava do setor “atrasado”⁵⁴, enquanto os lucros dos capitalistas-monopolistas não só eram maiores que a média no capitalismo central, como os Estados Nacionais recém-fundados os garantiam!

1.3. A Revolução dos Vapores na Navegação Marítima: a Chamada Segunda Revolução Industrial sob um Olhar Crítico

Na tradição crítica da historiografia, costumou-se, a partir principalmente de Hobsbawm, a problematizar a existência de uma Segunda Revolução Industrial. Lembramos que Marx, Engels e Lenin notam uma nova fase da industrialização na segunda metade do século XIX, mas apenas Lenin se atém ao seu caráter transformador, entretanto sem entrar no mérito se havia ou não uma nova Revolução Industrial. A historiografia crítica tem pontuado os limites desta, mas não conseguimos identificar em nenhum dos autores estudados o que nos parece o melhor sentido do conceito. Autores como Dobb, Sweezy, Baran, Kemp e Beaud contestam o sentido da chamada Segunda Revolução Industrial sem refutá-la de pronto.

De fato, cremos que houve uma segunda fase da Revolução Industrial no pós-1850, mas estamos longe do viés liberal que atribui a esta (com ênfase na revolução técnico-científica) as mudanças que ocorreram no padrão de acumulação capitalista do fim de século. Parece-nos o contrário! As potencialidades técnico-científicas só puderam ser plenamente executadas e aplicadas em um novo ciclo de industrialização, pois este era impulsionado por uma nova fase do capitalismo.

A Segunda Revolução Industrial que tratamos não reside apenas na implementação de novas fontes e formas de energia, como o petróleo e a eletricidade; ou de novos materiais, como o aço; ou no grande aprimoramento de inventos no século XVIII, como a turbina a vapor; nem mesmo reside exclusivamente na industrialização de outros países, como Alemanha e Estados Unidos. A essência da chamada Segunda Revolução Industrial está na mudança do caráter do capitalismo: neste momento, monopolista e imperialista.

O capitalismo monopolista criou uma nova fase de desenvolvimento das forças produtivas. Certamente esse desenvolvimento não está desassociado da longa trajetória de avanços desde as décadas finais do século XVIII que aqui expomos, é um processo intrínseco ao desenrolar do capitalismo como modo de produção, mas ainda assim há uma nova fase.

⁵⁴ OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica à razão dualista: o ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003.

Assim como a fase monopolista, é o resultado tendencial do desenvolvimento capitalista nos primórdios como capitalismo concorrencial; a segunda Revolução Industrial é consequência tendencial das características mais básicas da primeira. Os dois processos estão em relação dialética e não podem ser entendidos de forma desassociada.

É verdade que as inovações técnicas e tecnológicas foram importantes fatores para concentração de capitais, pois que agigantavam as proporções produtivas, as plantas fabris, as escalas de mercadorias e necessidades de capitais. Entretanto, decisivamente, a concentração de capitais liberou forças que fizeram o capital avançar em suas capacidades de transformação de forma renovada e com repercussões tão importantes quanto na última década do século XVIII.

Como já demonstramos, as mudanças tecnológicas e socioeconômicas, ocorridas desde a Revolução Industrial e a expansão do capitalismo, implicaram transformações profundas na navegação. A invenção e generalização do vapor, dos cascos de aço, do carvão e do guindaste de bordo foram resultados de um movimento duplo: a demanda por um fluxo de trocas quantitativamente e qualitativamente diferentes com a periferia do sistema, a construção de embarcações maiores em termos de espaço e autonomia, mais seguras e regulares não apenas subsidiou o capitalismo de tipo imperialista, como foi desenvolvida (especialmente na sua forma transatlântica) por conta dele.

Partindo do nosso enfoque, consideramos que, se existe uma Segunda Revolução Industrial, ela só teve condições de florescer graças à nova fase do capitalismo, agora monopolístico e em um processo de fusão entre capital bancário e o produtivo. Nessa segunda fase, se buscava novas áreas de investimento: investia-se na indústria pesada, pois os bens de capitais eram necessários para as novas frações do globo em industrialização; investia-se em indústria química, por que a massificação dos bens de consumo exigia novas e variadas mercadorias (como automóvel ou a bicicleta); investia-se na eletricidade para dar maior liberdade aos capitalistas de escolher onde construir suas fábricas; investia-se na maior potência e capacidade de antigos inventos para efetivar as mercadorias em várias regiões do globo, e nesse sentido os transportes foram grandemente afetados. Para todo esse encadeamento, foram fundamentais a Grande Depressão e o Imperialismo, sem esse revés e sua solução, o capitalismo não teria motivação e fôlego para uma nova e impressionante aceleração no desenvolvimento das forças produtivas, a chamada Segunda Revolução Industrial.

Embora não tratem nesses termos, da chamada Segunda Revolução Industrial, Lenin e Bukharin registram o processo no sentido que nos parece mais justo. Lenin baseia sua

avaliação no binômio industrialização-concentração: “O enorme desenvolvimento da indústria e o processo notavelmente rápido de concentração da produção, em empresas cada vez maiores, constituem uma das características mais marcantes do capitalismo.”⁵⁵, nos parece que o revolucionário russo se refere exatamente ao processo que ficou conhecido como Segunda Revolução Industrial, entretanto, sem sopesarmos o fator da concentração de capitais nos monopólios, o entendimento sobre o aceleração e expansão da industrialização para o Imperialismo é incompleto:

O imperialismo surgiu como desenvolvimento e continuação direta das características fundamentais do capitalismo em geral. Mas o capitalismo só se transformou em imperialismo capitalista quando chegou a um determinado grau, muito elevado, do seu desenvolvimento, quando algumas das características fundamentais do capitalismo começaram a transformar-se na sua antítese, quando ganharam corpo e se manifestaram em toda a linha os traços da época de transição do capitalismo para uma estrutura econômica e social mais elevada. O que há de fundamental neste processo, do ponto de vista econômico, é a substituição da livre concorrência capitalista pelos monopólios capitalistas.⁵⁶

Da mesma forma, Bukharin assevera que “A incrível rapidez da expansão da economia mundial, nas últimas décadas, foi provocada pelo extraordinário crescimento das forças produtivas do capitalismo, o que podemos mostrar pelo progresso técnico.”⁵⁷. A importância desse salto qualitativo no processo produtivo está posta pelo autor: “Em momento algum, a justaposição da ciência e da técnica conheceu triunfos tão retumbantes como hoje. A racionalização da produção tomou a forma de íntima colaboração entre as ciências abstratas e as realizações práticas.”⁵⁸ Mesmo que o autor não trate nos nossos termos, é claro em atribuir semelhante sentido ao processo que chamamos de Segundo Revolução Industrial:

Assim, o desenvolvimento do processo da economia mundial, que repousa sobre a expansão das forças produtivas, conduz não somente ao estreitamento das relações de produção entre os diferentes países, à multiplicação e ao fortalecimento das relações capitalistas, como também à geração de novas formações econômicas, desconhecidas nas faces precedentes do sistema capitalista.⁵⁹

Basicamente, a segunda fase do capitalismo é identificada pelas “Sociedades Anônimas Gigantes”, os monopólios aparecem em um processo em que o capital bancário e industrial rapidamente estão se amalgamando, e disso, surge o capital financeiro; esse fenômeno dataria mais ou menos da passagem do século, quando os processos industriais de grande escala se tornavam possíveis com o advento da Segunda Revolução Industrial.

⁵⁵ LENIN, Vladimir. Op. Cit., p. 118.

⁵⁶ Ibidem, p. 216.

⁵⁷ BUKHARIN, Nikolai. A Economia Mundial e o Imperialismo. São Paulo: Abril Cultural, 1984, p. 25.

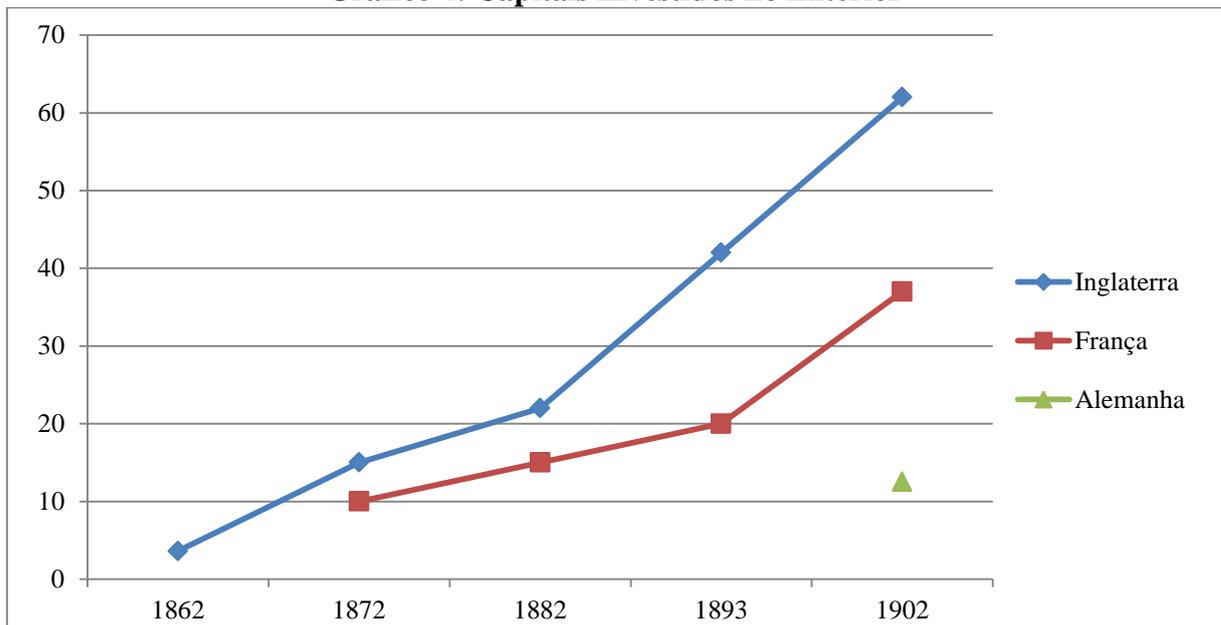
⁵⁸ Idem

⁵⁹ Ibidem, p. 30.

Percebam que a concentração de capitais e a revolução técnico-científica, ocorridas na segunda metade do século XIX, se retroalimentam. Cremos que, sem a gigante capacidade de inversão possibilitada pelo capital financeiro, todas as potencialidades exploradas na Segunda Revolução Industrial não teriam se efetivado.

Nas palavras de Lenin: “O que caracterizava o velho capitalismo, onde reinava plenamente a livre concorrência, era a exportação de mercadorias. O que caracteriza o capitalismo moderno, no qual impera o monopólio, é a exportação de capital.”⁶⁰, como demonstrado pelos números que nos fornece o próprio autor.

Gráfico 4: Capitais Investidos no Exterior



Fonte (Em Bilhões de Francos): LENIN, Vladimir. O Imperialismo: Fase Superior do Capitalismo. Lisboa: Edições Avante, 2013, p. 182.

A revolução no modo de produção da indústria e da agricultura provocou também uma revolução nos meios de comunicação e transporte, assim como a concentração dos capitais também pode ser reconhecida de pronto nesse setor. Os meios de transporte e de comunicação, legados pelo período manufatureiro, logo se transformaram em insuportáveis estorvos para a grande indústria monopolista, com sua velocidade febril de produção, sua escala maciça e crescente, seu constante deslocamento e concentração de capital, sua forte centralização das unidades produtivas e do seu conjunto cada vez maior de trabalhadores, além das fortalecidas conexões com o mercado mundial. Como registrado por Marx:

Assim, abstraindo da construção de veleiros, que foi inteiramente revolucionada, o sistema de comunicação e transporte foi gradualmente ajustado ao modo de produção da grande indústria por meio de um sistema de navios fluviais, transatlânticos a vapor, ferrovias e telégrafos.⁶¹

⁶⁰ Ibidem, p. 180.

⁶¹ MARX, Karl. O Capital... Op. Cit., p. 440

Marx aponta claramente para os enormes esforços feitos, em meados do século XIX, na construção de uma moderna e industrial rede de comunicações e transportes como um dos fatores fundamentais para constituição da indústria de bens de capitais, “construir máquinas com máquinas” era o novo objetivo dos capitalistas, que já vislumbravam a extrapolação dos seus investimentos para outros rentáveis setores e para a disputa de novas formações sociais.

Nessa esteira, as antigas relações sociais desaparecem, o isolamento de povos na tranquilidade de sua vida campesina é interrompido para todo sempre, as novas nações se veem arrastadas pelo redemoinho capitalista e não têm forças de reação, via de regra se entregam apaixonadamente pela “modernidade” que esse modo de produção proporciona.

Com o crescimento da urbanização, e a crescente predominância da população urbana amontoada em grandes centros pela produção capitalista, esta acumula a força vital histórica da sociedade capitalista e desvirtua a estreita relação entre o homem e a terra. Com isso, ela destrói tanto a saúde física dos trabalhadores urbanos como a saúde mental dos trabalhadores rurais. Marx ilustra bem essa situação dando conta da expansão urbana e da “conquista do Oeste”, nos Estados Unidos:

Quanto mais um país, como os Estados Unidos da América do Norte, tem na grande indústria o ponto de partida de seu desenvolvimento, tanto mais rápido se mostra esse processo de destruição. Por isso, a produção capitalista só desenvolve a técnica e a combinação do processo de produção social na medida em que solapa os mananciais de toda a riqueza: a terra e o trabalhador.⁶²

Mesmo com todos esses indícios, alguns autores se mostram impassíveis e não consideram essas mudanças qualitativamente relevantes. Para Jean-Pierre Rioux, por exemplo, a Segunda Revolução Industrial não é nada mais do que a continuação da primeira. Assim, não faria tanto sentido chamá-la dessa forma, pois esse processo seria o prosseguimento natural da acumulação capitalista:

As inovações técnicas do fim do século – esta “segunda revolução industrial” de certos autores - e as inovações industriais não modificaram fundamentalmente os antigos equilíbrios: permitiram simplesmente às economias dominantes fazer crescer seu poder e criar novos focos de industrialização no mundo. Na era do petróleo, da eletricidade e da química, novos setores de crescimento puderam revitalizar as velhas produções industriais ultrapassadas, mas não modificaram fundamentalmente o equilíbrio anterior.⁶³

Alguns autores, como David Landes⁶⁴, identificaram essa segunda fase da industrialização como a “Idade do Aço”. O autor explica que esse material se adequava às exigências da nova expansão capitalista, quando os volumes se agigantavam, as distâncias deveriam ser vencidas e a natureza definitivamente domada; o aço e suas propriedades, “duro,

⁶² MARX, Karl. O Capital... Op. Cit., p. 571.

⁶³ RIOUX, Jean-Pierre. A revolução industrial (1780-1880). São Paulo: Livraria Pioneira, 1975, p. 83.

⁶⁴ LANDES, David S. Prometeu desacorrentado. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1994.

elástico e deformável”, se adequavam perfeitamente às novas ambições do capital. Os processos Bessemer e Siemens-Martin, implementados a partir da década de 1860, de enriquecimento do ferro com carbono para a produção de aço, foram importantíssimos para sua generalização na produção de bens de capital.

Por sua vez, uma nova forma de energia surgiu. A eletricidade transformou, para sempre, a forma de transmissão da energia. Deslocando a quantidade conveniente de energia, por maiores espaços e sem grandes perdas, a energia elétrica possibilitou maior liberdade de escolha empresarial para localização das fábricas, e difundiu a energia, especialmente a iluminação elétrica, o que incrementou o número de horas de trabalho e transformou a feição das cidades.

A indústria química floresceu na Segunda Revolução Industrial, oferecendo oportunidades imediatas de fornecer insumos e bens de capital para a grande indústria já estabelecida, além de ramificar sua produção, difundindo produtos como a borracha e o cimento em outros ramos, como a construção civil, a indústria química constituía um largo setor de investimento.

A invenção social, e não a técnica ou tecnológica, fora a fonte intelectual da Primeira Revolução Industrial. O século XIX, especialmente em sua segunda metade, no que convencionamos chamar de Segunda Revolução Industrial, mudou essa lógica: a ciência e a indução de novas soluções produtivas tomaram o manche da inovação na Europa.

A produção mecanizada se generalizou. Os capitalistas passaram então a analisar e dividir o processo produtivo em suas fases constitutivas, assim resolveram os problemas por meio da aplicação da mecânica, da química, da eletricidade, da engenharia etc. Logo, a maquinaria se impôs nas manufaturas, com isso, a divisão do trabalho manufatureira, que tem origem em antigas relações sociais, é dissolvida e dá lugar a uma tendência inovadora constante. O trabalho passa a requerer novas qualificações, cada vez mais simples e necessariamente adaptáveis à máquina. Nas palavras de Marx:

Contrariamente ao período da manufatura, agora o plano da divisão do trabalho se baseia, sempre que possível, na utilização do trabalho feminino, do trabalho de crianças de todas as idades, de trabalhadores não qualificados, em suma, do “cheap labour”, o “trabalho barato”, como o inglês o denomina de modo tão característico.⁶⁵

Entretanto, é necessário ressaltar que a segmentação não traz consigo uma especialização a priori, a divisão técnica do trabalho não está em causa como especificamente capitalista; no caso dos trabalhadores marítimos e portuários, mesmo após a revolução dos vapores marítimos, tinham alguma noção global do processo de produção, mas um efeito da

⁶⁵ MARX, Karl. O capital... Op. Cit., p. 524.

evolução dessa estratificação é a diminuição do número de atividades que um trabalhador realiza ao longo da vida na cadeia produtiva. Como deixa claro Caruso:

En torno a la organización y materialidad del trabajo a bordo, estas fueron alteradas por sucesivos y múltiples cambios e innovaciones tecnológicas. Con ellas, se transformaron las condiciones de trabajo en el barco, se crearon nuevas actividades, calificaciones y secciones, y se suprimieron otras. Dichas innovaciones respondían en principio a la dinámica competitiva propia del capitalismo.⁶⁶

A tensão do capital foi nesse sentido: lentamente vai restringindo a possibilidade de um trabalhador participar de várias áreas da produção ao longo da vida; ao mesmo passo que multiplica a quantidade delas, segmentando a produção. Entretanto, ainda durante o século XIX, sem dominar os ofícios, muito dependente dos conhecimentos e da força física dos trabalhadores a bordo e nos portos, a força do capital não consegue especializá-los por completo e padronizar os seus procedimentos, por mais que esse processo tenha andado mais aceleradamente nas embarcações que nos portos.

A Segunda Revolução Industrial estreou o desenvolvimento de mecanismos eletrônicos complexos, especialmente algumas máquinas que têm atributos da mente humana, como a memória, algum julgamento elementar, a precisão e o poder de calcular. Stephen Mason⁶⁷ sugere que a adoção geral dessas máquinas na indústria, ou seja, o processo de automação da produção, substituiu os seres humanos em processos menos complexos, produzindo uma libertação do homem frente a exercícios mentais mecânicos e repetitivos. O que de maneira alguma nos parece uma verdade por inteiro, é algo a se considerar: o quanto os processos de trabalho simplificados colaboram para a limitação intelectual de algumas frações da classe trabalhadora?

Enrique Dussel nos traz uma importante abordagem crítica do papel da ciência durante essa nova fase do capitalismo: “Esta transnacionalización del capital productivo y financiero es un hecho reciente y exige un nuevo desarrollo teórico, donde nuevamente la tecnología vuelve a jugar una función determinante, como revolución científico-tecnológica.”⁶⁸ A revolução científico-tecnológica aparece, para o autor, como as pernas necessárias para a efetivação da maior vocação do capitalismo como modo de produção: ser universal.

A indústria naval, por exemplo, experimentou um processo contínuo de desenvolvimento e queda dos seus custos de produção, por conta, exatamente, da nova revolução tecnológica:

⁶⁶ CARUSO, Laura. Embarcados: Los trabajadores marítimos y la vida a bordo. Sindicato, empresas y Estado en el puerto de Buenos Aires (1889-1921). Buenos Aires: Imago Mundi, 2016, p. 13.

⁶⁷ MASON, Stephen. Historia de la Ciencia, 4. vol. Madrid: Alianza Editorial, 1993.

⁶⁸ DUSSEL, Enrique. Carlos Marx - Cuaderno Tecnológico-Histórico. Ciudad de México: Universidad Autónoma de Puebla, 1984, p. 75.

Hasta la Revolución industrial de los ferrocarriles y barcos de vapor (que abrieron nuevas fuentes de aprovisionamiento baratas como el Medio Oeste americano), las aplicaciones individuales de maquinaria a la agricultura (como el molino azucarero movido por vapor), y una creciente demanda de materias primas no agrícolas, tales como productos mineros y petrolíferos, transformaron el sector primario, y por tanto los índices del comercio tendieron a moverse contra los productos industriales de rápido abaratamiento.⁶⁹

Durante esse processo, o contingente da marinharia, para operar naves cada vez maiores, velozes e mais complexas, diminuiu a olhos vistos. O intento dos armadores era simplificar tarefas e aumentar performance, diminuir tripulação e extrair mais trabalho. A questão é que o processo produtivo, no século XIX, ao mesmo tempo em que incrementou a objetivação do trabalho e implicou na independência da perícia humana em certos processos de trabalho, exponenciou a necessidade dessa mesma perícia e, constantemente, da força humana em outros ofícios. Isso ficava muito claro quando as embarcações ancoravam nas baías dos principais portos atlânticos.

Na “Era de Ouro” do capitalismo oitocentista (a saber: 1848-1873, os anos do *boom* ferroviário), todo o continente foi dotado de novas formas de comunicação e transporte, a produção estava mais integrada e o seu processo de concentração passou a ser gestado. Parece repetitivo tecer grandes comentários sobre a expansão da malha ferroviária na Europa ou dos vapores transoceânicos, outro exemplo interessante é o dos telégrafos: cabos submarinos continentais pululavam pelo continente com suas centrais em Londres, Liverpool, Paris e Viena, que recebiam as informações dos seus pontos na costa em Lisboa, Marselha, Roterdã, Rio de Janeiro, Nova Iorque e todo o mundo (**Anexo 2**).

Nesse momento, o consumo mais necessário para reprodução sistêmica era o de capitais, investir se tornava cada vez mais imperioso para realizar as potencialidades técnico-científicas então criadas. Disso, concluímos que os mercados externos novamente voltaram ao centro das atenções capitalistas, não que tivessem se esquecido deste, mas o grande crescimento populacional, sua consequente expansão urbana e a implantação da moderna infraestrutura, na velha Europa, já mostravam seus limites, enquanto a produção crescia em ordem totalmente desproporcional ao mercado interno. David Landes nos fornece subsídios empíricos desta verdadeira epopeia do capital, na tabela abaixo fica nítida a importância do investimento externo na madura Inglaterra e na jovem Alemanha.

Marx e Engels acompanharam e analisaram de perto o desenrolar desses acontecimentos, tão cedo os denunciavam no Manifesto Comunista:

Pela exploração do mercado mundial, a burguesia imprime um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em todos os países. Para desespero dos reacionários, ela

⁶⁹ HOBBSAWM, Eric. Indústria e Império... Op. Cit., p. 137.

retirou à indústria sua base nacional. As velhas indústrias nacionais foram destruídas e continuam a sê-lo diariamente. São suplantadas por novas indústrias, cuja introdução se torna uma questão vital para todas as nações civilizadas, indústrias que não empregam mais matérias primas nacionais, mais sim matérias primas vindas das regiões mais distantes, cujos produtos se consomem não somente no próprio país mas em todas as partes do globo. Em lugar das antigas necessidades, satisfeitas pelos produtos nacionais, nascem novas necessidades que reclamam para sua satisfação os produtos das regiões mais longínquas e dos climas mais diversos. Em lugar do antigo isolamento de regiões e nações que se bastavam a si próprias, desenvolve-se um intercâmbio universal, uma universal interdependência das nações. E isto se refere tanto á produção material como á produção intelectual. As criações intelectuais de uma nação torna-se propriedade comum de todas. A estreiteza e o exclusivismo nacionais tornam-se cada vez mais impossíveis; das inúmeras literaturas nacionais e locais, nasce uma literatura universal..⁷⁰

Tabela 1: Investimento Externo como Parte da Formação Líquida de Capital

Reino Unido		Alemanha	
1855-1864	29,1%	1851-1861	2,2%
1865-1874	40,1%	1861-1871	12,9%
1875-1884	28,9%	1871-1881	14,1%
1885-1894	51,2%	1881-1891	19,9%
1895-1904	20,7%	1891-1901	9,7%

Fonte: LANDES, David S. Prometeu desacorrentado. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1994, p. 342.

A diminuição das distâncias espaço-temporais é uma consequência inequívoca dessa segunda fase da industrialização, agora mundial, embora desigual e combinada; a Divisão Internacional do Trabalho impingia às nações a busca das suas vantagens comparativas e, com isso, toda economia nacional era reordenada, assim o Brasil, como de resto a América Latina, moldou sua estrutura socioeconômica para o modelo agroexportador.

A grande indústria criou o mercado mundial preparado pela descoberta da América. O mercado mundial acelerou prodigiosamente o desenvolvimento do comércio, da navegação, dos meios de comunicação. Esse desenvolvimento reagiu por sua vez sobre a extensão da indústria; e á medida que a indústria, o comércio, a navegação, as vias férreas se desenvolviam, crescia a burguesia, multiplicando seus capitais e relegando a segundo plano as classes legadas pela Idade Média.⁷¹

Segundo Landes, o século XIX foi um “ponto fora da curva dos preços”, ou seja, diferentemente da tendência natural de depreciação e inflação, que podem ocorrer de forma mais amena ou abrupta, houve uma deflação crônica pontuada por alguns momentos de altas nos preços. Esse fenômeno está amplamente ligado ao desenvolvimento generalizado e cientificamente deliberado das forças produtivas, especialmente durante a Segunda Revolução Industrial, quando suas implicações se radicalizaram na vida social e na política global. Segundo o mesmo autor:

Esses anos assistiram à vigorosa infância, senão ao nascimento, da energia e dos motores elétricos; da química orgânica e dos sintéticos; do motor de combustão interna e dos dispositivos automotores; da indústria de precisão e da produção em

⁷⁰ ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. Manifesto Comunista. São Paulo: Boitempo, 2013.

⁷¹ Idem.

linhas de montagem – um feixe de inovações que mereceu o nome de Segunda Revolução Industrial.⁷²

Nos mares, não foi diferente, todo esse revolucionamento das forças produtivas diminuiu grandemente o custo dos fretes; apesar do grande investimento, o transporte marítimo viu seus custos caírem para cerca de um sexto dos índices registados no início do século, enquanto o transporte terrestre tivera um barateamento de cerca de 90%.

No século XIX, o ritmo do desenvolvimento das forças produtivas, desde a infraestrutura da indústria e das relações sociais ao volume de produção e a extensão e variedade do comércio, mostrou-se inteiramente frenético. A julgar pelos padrões feudais, essa mudança foi tão anormal a ponto de dar novo sentido à vida humana. Disso, conclui Maurice Dobb: “É evidente – mais do que em qualquer outro período histórico – que a interpretação do mundo econômico do século XIX tem de ser essencialmente uma interpretação de sua transformação e movimento.”⁷³

O século XIX foi marcado pela transformação técnica, que incrementava produtividade do trabalho na mesma proporção que expandia o exército industrial de reserva. Um emaranhado conjunto de fatores ampliava simultaneamente as oportunidades e áreas de investimento, além do próprio crédito. O mercado dos bens de consumo fora ampliado e diversificado de formas sem precedente, os homens viviam em um mundo cada vez menos seu e cada vez mais das mercadorias.

Como já vimos, a Primeira Revolução Industrial tem liderança incontestada da Inglaterra, mas é durante a Segunda Revolução Industrial que o Império Britânico perde a hegemonia indubitável do mundo capitalista. Antes, como parte desse processo, a Inglaterra se beneficiou fornecendo bens de capital, técnicas, saber científico, recursos humanos, capitais e tudo o mais necessário para o arranque industrial dos seus principais rivais nesse novo ciclo, a saber: Estados Unidos e Alemanha.

A principal característica dessa nova industrialização é a tendência ao monopólio ou oligopólio, inegavelmente na indústria pesada, principalmente em setores estritamente relacionados com as encomendas governamentais, como o de armamentos, mas também em atividades que geram e distribuam novas formas revolucionárias de energia, como o petróleo e a eletricidade, e principalmente nos transportes de longa distância.

Ao passo que os colossos trustes e cartéis alemães e americanos prosperavam, o Império ainda conservava importante posição financeira e no comércio internacional: “De

⁷² LANDES, David S. Op. Cit., p. 243.

⁷³ DOBB, Maurice. Op. Cit., p. 184.

fato, à medida que a concorrência estrangeira ia prejudicando a indústria britânica, a City de Londres e a marinha mercante britânica iam se tornando mais centrais que nunca para a economia mundial.”.⁷⁴ Tom Kemp considera que a perda de hegemonia inglesa era relativa, o mundo pode ter se tornado multipolar, mas era em Londres que se achavam capitais e era através da marinha mercante inglesa que boa parte deles se efetivava: “Sin embargo, su historia de liderazgo económico y su ininterrupto poder marítimo, financeiro y colonial seguían aportando beneficios económicos tangibles que, a menos que avancemos años y consideremos sus resultados a largo plazo, debemos reconocer.”.⁷⁵

Quadro 4: Balanço dos Pagamentos Correntes da Grã-Bretanha

	Balança Comercial	Imigrantes, Turistas e Governos	Transportes Marítimos	Lucros, Juros e Dividendos	Seguros, Corretagem e Comissões	Total
1866 1870	- 65	- 9	+ 45	+ 57	+ 13	+ 41
1876 1880	- 124	- 9	+ 54	+ 88	+ 16	+ 25
1896 1900	- 159	- 11	+ 62	+ 132	+ 16	+ 40

Fonte (Média Anual em Milhões de Libras): BEAUD, Michel. História do capitalismo de 1500 aos nossos dias. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 163-202.

Antes de avançarmos, convém ressaltar algo importante: o capital, quanto mais fortemente inserido em determinada formação social, mais consegue determinar suas dinâmicas política, econômica e social, mesmo que o processo de industrialização ainda não tenha se completado minimamente. Lembremos, a Segunda Revolução Industrial foi gestada nos “Anos de Ouro” e parida na “Grande Depressão”, mas só cresceu e se desenvolveu como processo essencialmente diferente da primeira fase de industrialização com a efetiva mudança no padrão de acumulação capitalista, por conta da sua primeira mundialização, identificada com o imperialismo. Esse processo, imposto de forma exógena, é parte do que chamamos de *Imperialismo*.

O desenvolvimento da navegação a vapor não se principiou na Inglaterra, mas teve lá os seus mais frutíferos resultados. A princípio, o próprio James Watt duvidava da aplicação da máquina a vapor nas embarcações marítimas. Um século mais tarde, com os aperfeiçoamentos feitos pelos seus sucessores, foi apresentada, na exposição industrial de Londres, em 1851, a mais colossal máquina a vapor para os *ocean steamers* [transatlânticos a vapor]. Mais uma vez, os acontecimentos não fugiram aos olhos atentos de Engels:

⁷⁴ HOBBSAWM, Eric. Era dos Impérios (1875-1914). Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1988, p. 71

⁷⁵ KEMP, Tom. A Revolução Industrial na Europa do Século XIX. Lisboa: Edições 70, 1987, p 68.

O vapor, assim como revolucionou as comunicações em terra, deu uma nova relevância à navegação. O primeiro barco a vapor navegou o Hudson, na América do Norte, em 1807; no Império Britânico, o início foi em 1811, com um barco no Clyde – desde então, mais de 600 foram construídos na Inglaterra e, em 1836, mais de 500 estavam em atividade nos portos britânicos.⁷⁶

Mesmo assim, a grande resiliência dos barcos à vela impressiona, sua capacidade de transformação e melhoramento foi responsável pela demorada generalização da navegação a vapor:

Complemento de los ferrocarriles fue el barco a vapor, sistema de transporte iniciado em los Estados Unidos hacia 1800 pero incapaz de competir seriamente com el barco de vela, cada vez más eficaz, hasta la transformación revolucionaria de los productos de base, pilares de ça economia industrial, que la era del ferrocarril inauguraba.⁷⁷

A própria adoção generalizada do aço na parte mais substantiva das embarcações, o casco, foi ocorrer apenas no último quartel de século: “O primeiro barco de aço é de 1863 e, em 1874, o aço substitui completamente o ferro [na construção naval], o uso de turbinas de vapor e motores diesel completou a transição para o barco moderno.”⁷⁸

Dessa forma, consideramos estabelecido que as mudanças na navegação, especialmente marítima, corroboraram o desenvolvimento do capitalismo e para a irrupção da Revolução Industrial, mas também foram por ela transformada. A generalização da navegação a vapor, dos materiais de ferro e, especialmente, do casco de aço⁷⁹, fizeram da construção naval um esforço constante de desenvolvimento das forças produtivas capitalistas. A Revolução Industrial nos transportes de longa distância, que acontece no âmbito do que chamamos de Segunda Revolução Industrial, constituiu importante avanço técnico e tecnológico com o objetivo de garantir a efetivação dos seus capitais e mercadorias em territórios cada vez mais distantes, reflexo direto do imperialismo. As embarcações se tornaram verdadeiros colossos, seu tamanho, estabilidade, autonomia, capacidade de carga, segurança e previsibilidade eram tão maiores quanto mais a maquinofatura se imiscuía no processo de produção dos “paquetes” e em sua própria operação.

Os motores de expansão tripla e quadrupla, construídos já no final da década de 1850, finalmente introduzidos e generalizados durante o último quartel do século⁸⁰, tiveram adoção mais rápida nas embarcações que nas fábricas; sua usina de força tinha de ser maior e mais potente; a economia de combustível era crucial, quanto mais espaço se desperdiçava com

⁷⁶ ENGELS, Friedrich. Op. Cit., p. 58.

⁷⁷ HOBBSBAWM, Eric. Indústria e Império... Op. Cit., p. 109.

⁷⁸ IGLÉSIAS, Francisco. A Revolução Industrial. São Paulo: Brasiliense, 1981, p. 55.

⁷⁹ O aço, ao mesmo passo que era mais resistente, também contribuía para o lastro e a economia de espaço na embarcação.

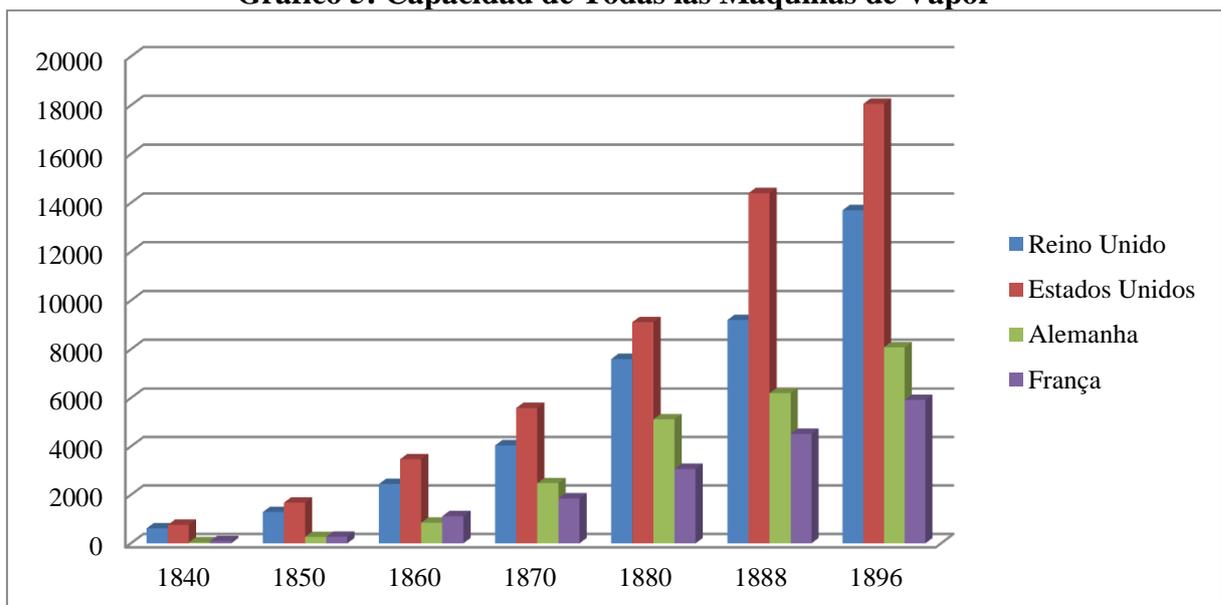
⁸⁰ LANDES, David S. Op. Cit.

carvão, menos mercadorias poderiam ser transportadas. Vale lembrar da verdadeira revolução que fora a introdução dos guindastes a vapor no convés dos transatlânticos (a implicação disso será destrinchada nos próximos capítulos, a respeito do seu efeito nas transformações portuárias em todo mundo).

Analisando os **Gráficos 5 e 6**, conjuntamente, fica clara a associação entre a navegação a vapor e o aumento do número de Cavalos Força utilizados nos principais países que lideravam a produção dessa fonte de energia, legada ainda pela Primeira Revolução Industrial.

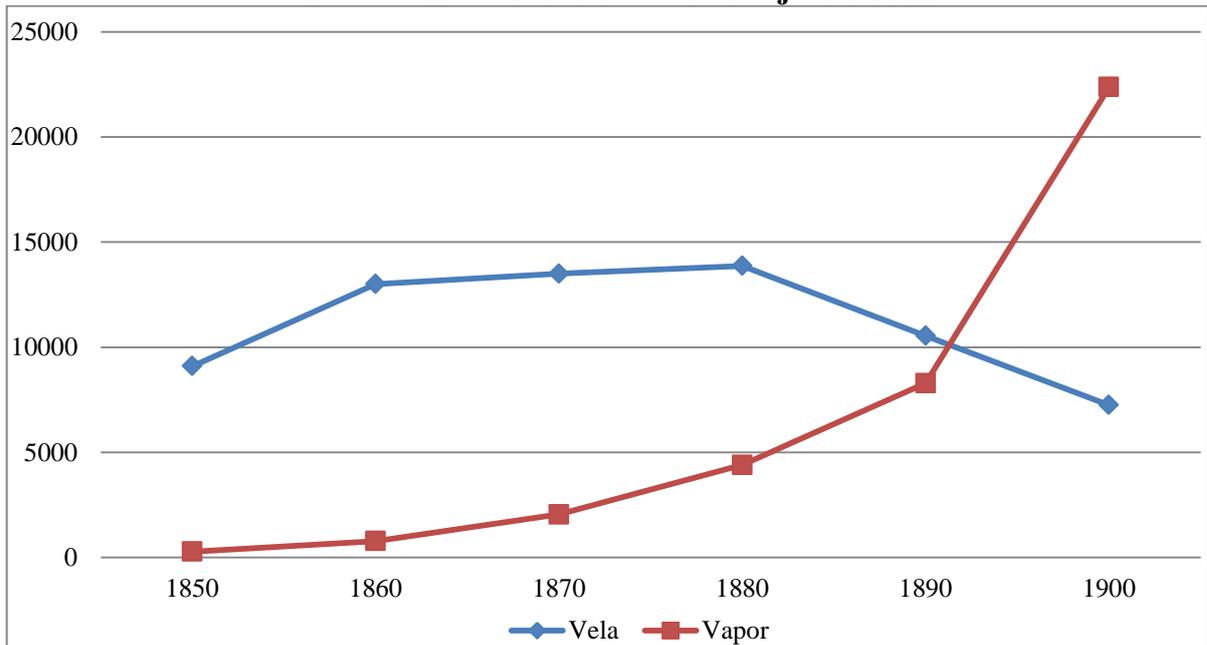
Segundo Bosa, o crescimento da navegação tinha os seguintes efeitos: o aumento considerável do número de passageiros e volume de carga; a criação de uma contínua, e em crescente expansão, rede de transportes internacional para garantir o permanente fluxo de mercadorias, capitais e pessoas; e essa revolução no transporte marítimo e terrestre suscitou uma melhoria no acesso aos portos e a conseqüente ampliação no seu espaço para facilitar a recepção e mobilidade dos grandes navios, condicionado a localização dos terminais de terra, canais e redes ferroviárias. O mesmo autor nos fornece números diferentes de Cipolla, para ele, já na década de 1870, o vapor superou (com o dobro de carga a mais) a vela nas viagens transatlânticas.⁸¹ Afastamos a polêmica, e temos claro que os números de Cipolla são mundiais, concluímos, disso, que no atlântico as viagens transoceânicas a vapor se generalizaram antes do que nos outros oceanos.

Gráfico 5: Capacidad de Todas las Máquinas de Vapor



Fonte (En Miles de Caballos de Vapor): CIPOLLA, Carlo. Historia Económica de la Población Mundial. Barcelona: Crítica, 2013, p. 60.

⁸¹ SUARÁZ BOSA, Miguel. (Org.). Atlantic Ports and the First Globalisation (1850-1930). Hampshire: Cambridge imperial - Palgrave/MacMillan, 2013, p. 5-6.

Gráfico 6: Cifras Mundiales de Tonelajes Marítimos

Fonte (En Miles de Caballos de Vapor): CIPOLLA, Carlo. *Historia Económica de la Población Mundial*. Barcelona: Crítica, 2013, p. 86.

Esse processo de transformação da navegação marítima foi liderado, insistentemente, de forma inconteste pela Inglaterra. Com a crescente concorrência Americana e Alemã em outros ramos industriais, a construção naval e a própria marinha mercante inglesa foram ganhando cada vez maior importância.

Con toda probabilidad, la más importante de estas ganancias procedía inicialmente de su flota que alcanzó entre un tercio y la mitad del tonelaje mundial. Tendió a declinar relativamente en la primera mitad del siglo, sobre todo a causa de la pujante flota mercante americana, pero recuperó con creces su supremacía después de 1860 en la época del barco de vapor.⁸²

O transporte marítimo, mais eficiente do que nunca, levou a um aumento acentuado da capacidade, o que era compatível com os desafios de fazer transportar bens de capital; e a uma queda correspondente da taxa de frete, que mesmo assim fazia exponenciar os lucros da marinha mercante inglesa, sendo isso importantíssimo para o fechamento positivo da sua balança de pagamentos.

A tabela fornecida pelo *Journal of the Royal Statistical Society*, no alvorecer do século XX, é absolutamente reveladora. Dessa importante fonte, tiramos os subsídios para os gráficos que se seguem. O Jornal dedicou toda uma edição com seis ensaios para analisar uma tabela intitulada *Shipping Subsidies* (**Anexo 3**), nela constam as 43 maiores empresas de navegação transoceânica do mundo, sendo discriminadas por sua bandeira, sua data de fundação, o número de embarcações a vapor que operava, assim como sua capacidade total de

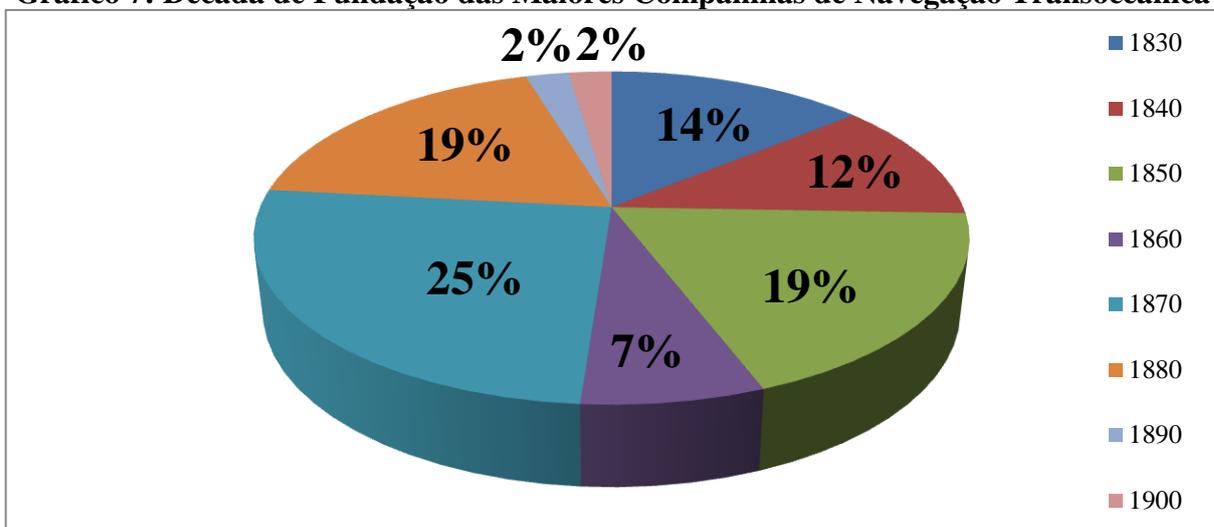
⁸² HOBBSAWM, Eric. *Indústria e Império...* Op. Cit., p. 139.

carga em 1891 e 1901. Temos claro que a fonte já nos lega um processo consolidado, mas se a combinarmos com as análises, os dados, gráficos, tabelas e quadros que já exibimos aqui, boa parte da nossa argumentação parece amplamente confirmada.

Com relação a fundação dessas companhias, fica patente que as décadas de 1830, 1840 e 1850 viram surgir quase a metade dessas empresas. Essa informação é coerente com a constatação de Marx sobre a verdadeira revolução que a indústria acarretou na navegação à vela, todo o processo que aqui expomos levou a criação desses gigantes dos mares antes mesmo da navegação a vapor.

Não surpreende que o avanço nas forças produtivas tenha transitado exatamente pelas mãos das mesmas companhias no caso da navegação, a especificidade de não demandar de uma planta fabril fixa, além de poder remodelar e ampliar suas unidades produtivas (as embarcações) com certa facilidade (seja por encomenda, ou com ampliação dos seus estaleiros) e os vultosos lucros do frete em um momento de franco crescimento do comércio internacional, explicam o fato das maiores companhias de navegação a vapor, do final do século, terem se utilizado largamente da vela em sua gênese.

Gráfico 7: Década de Fundação das Maiores Companhias de Navegação Transoceânica



Fonte: JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

Além do mais, a especificidade técnica da navegação marítima permite a complementaridade de duas bases de força: por propulsão e motriz. O primeiro navio a vapor, criado pelo americano Robert Fulton, a atravessar o oceano Atlântico foi o Savanaugh, em 1819, saindo de Nova Iorque e chegando em Londres após quase um mês. A maior parte da viagem foi feita, entretanto, ainda pela força dos ventos.⁸³

⁸³ MORRISON, John Harrison. History of American Steam Navigation. New York: Sametz, 1903, p. 407.

Apenas em 1838, deu-se a travessia completa com base na nova tecnologia, e o pequeno vapor Sirius partiu de Londres em pouco mais de vinte dias. Com suas grandes rodas de pás⁸⁴ movendo-se pelos vapores, transformou-se no primeiro navio a cruzar o Atlântico com força predominantemente motriz; algumas horas depois, o muito maior Great Western, construído pelo renomado engenheiro Isambard Kingdom Brunel, completou a mesma façanha, entretanto com uma capacidade de carga e passageiros muito maior.⁸⁵ Apenas em 1840, a The British and North American Royal Mail Steam-Packet Company, fundada por Samuel Cunard, conseguiu estabelecer uma linha regular de vapores entre Liverpool e Nova Iorque. O primeiro vapor, da dita linha, foi o Britannia (**Anexo 4**), que carregava 1156 toneladas e tinha capacidade para 65 passageiros, além da tripulação.⁸⁶ Apesar desse pioneirismo, a linha do senhor Cunard aparece em nossa lista em uma modesta colocação com 22 embarcações em 1891 e 26 em 1901.

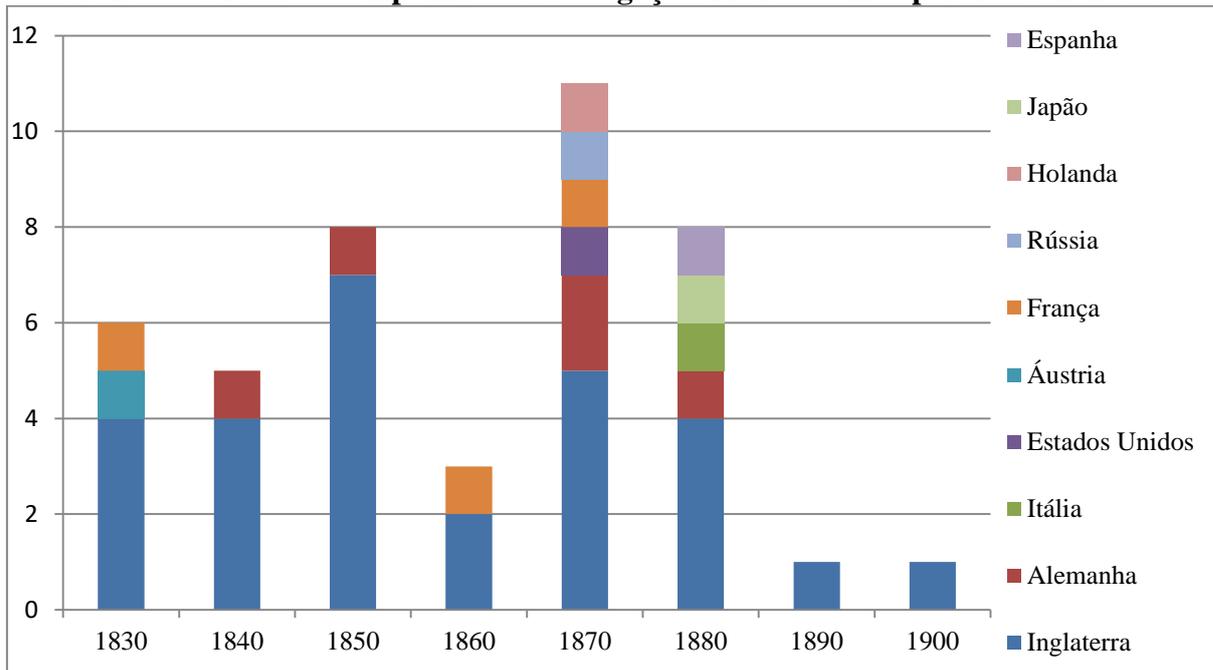
No **Gráfico 7**, também se constata uma grande concentração de fundações dessas empresas nas décadas de 1870 e 1880, com um grande recuo na década seguinte. Apesar de tempos identificados com a Grande Depressão e a concentração de capitais, a tabela demonstra a criação de uma série de médias empresas de navegação que já nascem utilizando largamente o vapor. É possível que a maior parte dessas empresas tenha fugido ao olhar da sociedade de estatística britânica, dessa forma, podemos supor que o processo foi ainda mais acentuado.

Parece-nos que esse dado é definitivo para a conclusão sobre a grande demanda criada pelo Imperialismo. Se por um lado é fato que as companhias já estabelecidas vão crescer, concentrar capital, centralizar maior número de unidades produtivas e trabalhadores, tornar mais complexa sua divisão do trabalho, mais profissional a sua organização administrativa e mais poderosos os seus interesses, também é verdade que os impérios criados ou fortalecidos durante a Grande Depressão (com a tendência ao desenvolvimento da indústria em áreas periféricas da Europa, nos Estados Unidos e no Japão) vão demandar pelos modernos meios de transporte para efetivar suas exportações de capitais nas sobreditas zonas de influência. Essa nova exigência vai forçar a criação de empresas de navegação a vapor em outros países. A concorrência com os grandes colossos ingleses e alemães só se sustentou por conta dos benefícios e isenções que essas “empresas nacionais” desfrutavam, para além da larga execução de práticas monopolísticas.

⁸⁴ Posteriormente substituídas pelas hélices submersas.

⁸⁵ DUGAN, Sally. Men of iron: Brunel, Stephenson and the inventions that shaped the world. London: Macmillan, 2003.

⁸⁶ BOWEN, Frank. A Century of Atlantic Travel: 1830-1930. Boston: Little, Brown & C., 1930, pp 38-42.

Gráfico 8: Maiores Companhias de Navegação Transoceânica por Nacionalidade

Fonte: JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

Não à toa, as colunas da década de 1870 e 1880 são mais coloridas, a presença constante da Inglaterra, como grande incubadora de companhias de navegação, durante todo o período, apenas confirma o que temos dito a respeito da importância de sua Marinha Mercante; entretanto, nas décadas de 1870 e 1880 o panorama se encontra mais dividido, especialmente os alemães, mas, também americanos, franceses, holandeses, espanhóis, italianos, austríacos, russos e japoneses passam a comandar suas frotas a vapor. Como bem registra Lenin, no final do século XIX e alvorecer do século XX, a importância inglesa nos mares será diminuída pela entrada dos grandes oligopólios alemães e americanos no setor:

Na marinha mercante, o gigantesco processo de concentração conduziu também à partilha do mundo. Na Alemanha destacaram-se duas grandes sociedades: Hamburg-Amerika e a Lloyd da Alemanha do Norte, com um capital de 200 milhões de marcos (ações e obrigações) cada uma, e possuindo barcos num valor de 185 a 189 milhões de marcos. Por outro lado, foi fundado na América, em 1 de janeiro de 1903, o chamado truste Morgan, a Companhia Internacional de Comércio Marítimo, que agrupa nove companhias de navegação americanas e inglesas, dispondo de um capital de 120 milhões de dólares (480 milhões de marcos). Já em 1903 foi assinado um contrato sobre a partilha do mundo entre os colossos alemães e esse truste anglo-americano no que se refere à partilha dos lucros. As sociedades alemãs renunciaram a entrar em concorrência nos transportes entre a Inglaterra e a América. Fixaram-se taxativamente os portos “reservados” a cada um, criou-se um comitê de controle comum, etc. O contrato foi concluído para vinte anos, com a prudente reserva de que perderia a validade em caso de guerra.⁸⁷

Foram necessárias algumas décadas para que a chamada “partilha do mundo” também significasse uma “partilha dos mares”, como pode ser visto na tabela abaixo.

⁸⁷ LENIN, Vladimir. Op. Cit., pp. 195-196.

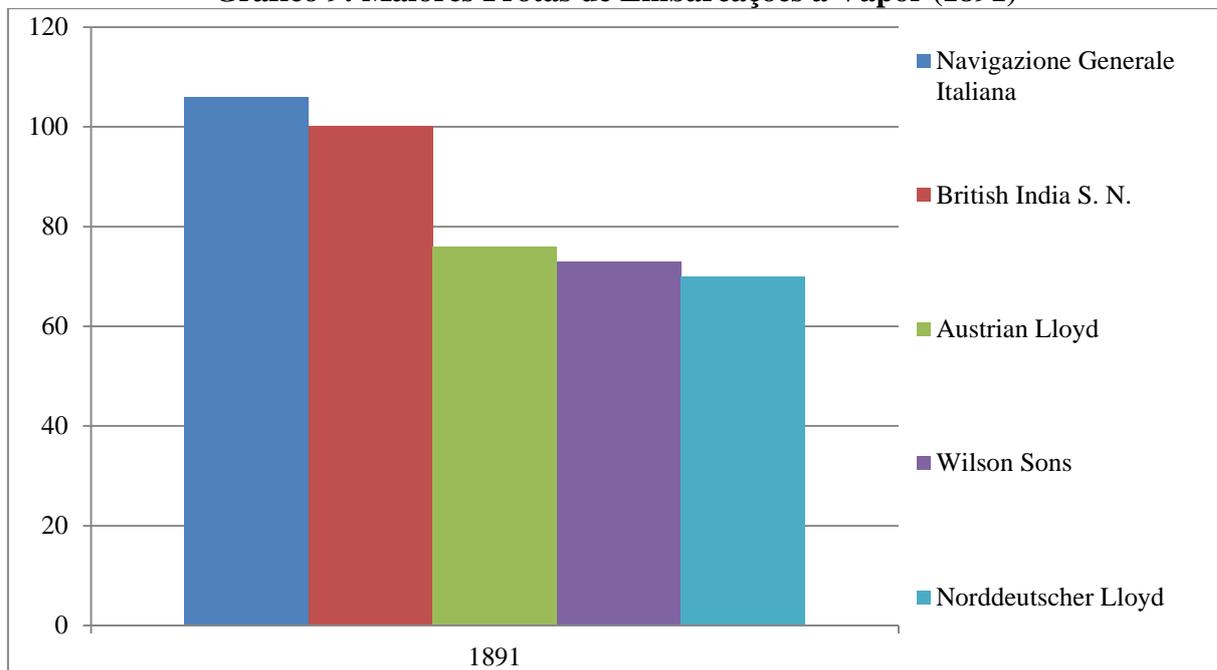
Tabela 2: Aumento da Frota Mercante das Potencias Imperialistas (1872-1907)

Inglaterra	184%
Alemanha	281%
França	70%

Fonte: BUKHARIN, Nikolai. A Economia Mundial e o Imperialismo. São Paulo: Abril Cultural, 1984.

Apesar dos números quantitativos gerais previsíveis para os avançados anos de 1891 e 1901, como o crescimento expressivo e concentrado tanto das frotas, quanto da capacidade de cargas na última década do século, as informações da sociedade de estatística inglesa nos trouxeram alguns dados relativamente impressionantes.

Certamente que surpreende o número de embarcações da Navigazione Generale Italiana, o porte médio delas, entretanto, deveria ser relativamente menor que a maioria dos paquetes ingleses e alemães. Fundada em 1881, a companhia italiana fazia serviço de frete para os Estados Unidos e Canadá, mas sua especialidade estava na navegação mediterrânea e no Mar Negro.

Gráfico 9: Maiores Frotas de Embarcações a Vapor (1891)

Fonte: JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

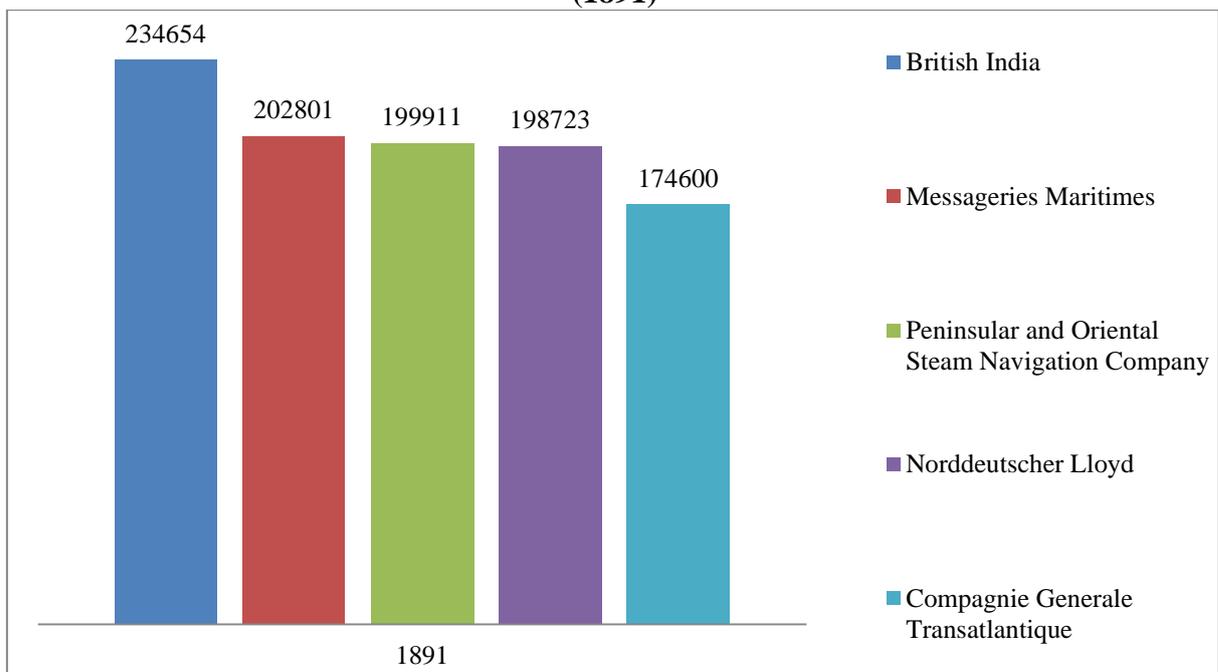
Fundada em 1856, a British Indian Steam Navigation fazia intensa navegação de cabotagem nos portos da colônia, baseada em Calcutá; também fazia o serviço de longo curso para Londres e Middlesbrough. Convém aqui reproduzir Ellen Wood acerca do imperialismo inglês na relação com sua principal colônia:

À medida que aumentava a atração do império como fonte de renda, mais o imperialismo territorial crescia. Quando o império na Índia se tornou uma forma

mais – e não menos – tradicional de imperialismo não capitalista, baseada na extração extraeconômica de impostos por meio da tributação, ele se tornou também cada vez mais um despotismo militar.⁸⁸

Diferente de Hobsbawm, a autora não enxerga o império inglês como tipicamente capitalista, pela relação de espoliação tributária e coerção militar que lá se desenvolveu. Discordamos em partes, se é verdade que as relações sociais de produção capitalistas na Índia encontraram no imperialismo inglês um importante obstáculo, é também verdade que, em países recém-formados da América Latina, os instrumentos exclusivamente econômicos do imperialismo inglês, combinados com pressões diplomáticas e geopolíticas, fizeram com que as tensões capitalistas penetrassem mais fundo em suas formações econômico-sociais. O próprio desenvolvimento da navegação a vapor, na costa indiana, é indício de que esse processo de tensionamento, na principal colônia inglesa, não estava completamente nulo.

Gráfico 10: Capacidade Total de Carga das Maiores Companhias de Navegação a Vapor (1891)



Fonte (em toneladas): JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

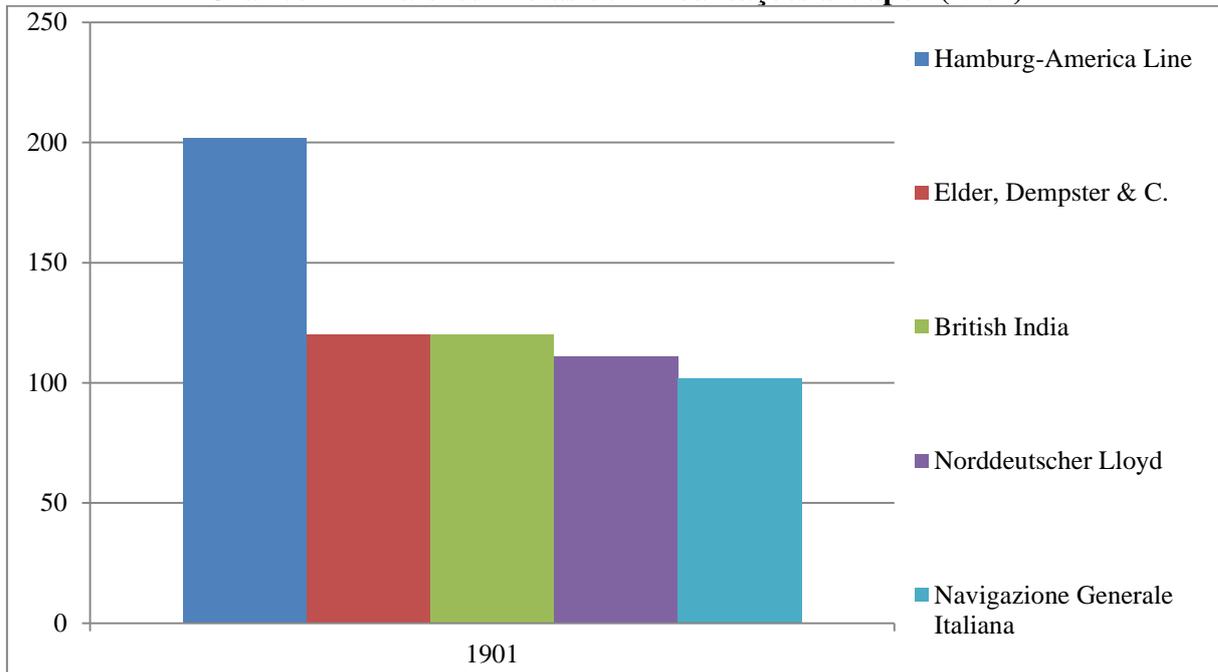
O Lloyd de Bremen é, possivelmente, o melhor exemplo de monopólio dentre as companhias citadas, fundada em 1857, pela fusão de quatro empresas menores, começou a navegar entre Bremen e Londres com seis vapores de 500 toneladas. As viagens transatlânticas para Nova York começaram em junho de 1858, por volta de 1866, a sua linha para o maior porto das américas passou a ser semanal. Em 1874, a viagem Bremen-Nova Iorque durava, em média, 11 dias. As viagens de Bremen, para o Brasil e o Rio da Prata,

⁸⁸ WOOD, Ellen. O Império do Capital. São Paulo: Boitempo, 2014, p. 89.

começaram em 1876. Uma das razões para o sucesso dos Lloyd's alemães foi a aposta na velocidade de suas viagens: “Among the causes of its growth there is only one that can be cited with full confidence; an improvement in the technology of boat-building and navigation such as to make extensive sea voyages practicable in sufficient force and with sufficiently reduced risk of accidents by sea.”⁸⁹

Não é de se espantar que fossem francesas duas das companhias com as maiores capacidades de carga. Em 1835, o governo francês criou uma linha de navegação a vapor oficial entre Marselha e o Levante. A Compagnie des Messageries Maritimes continuou pública até 1851, quando foi transferida à gerência de Messageries Nationales, uma empresa privada. Em 1857, a companhia já possuía 57 navios e navegava até Constantinopla e a colônia Argélia, assim como a companhia italiana, sua especialidade era o mar mediterrâneo e negro, interligando metrópole e colônias. Entretanto, já na década de 1860, se envolveu no tráfego transatlântico fazendo a linha mensal entre Bordeaux e o Rio de Janeiro, além de trafegar pelo Canal de Suez desde sua inauguração.

Gráfico 11: Maiores Frotas de Embarcações a Vapor (1901)



Fonte: JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

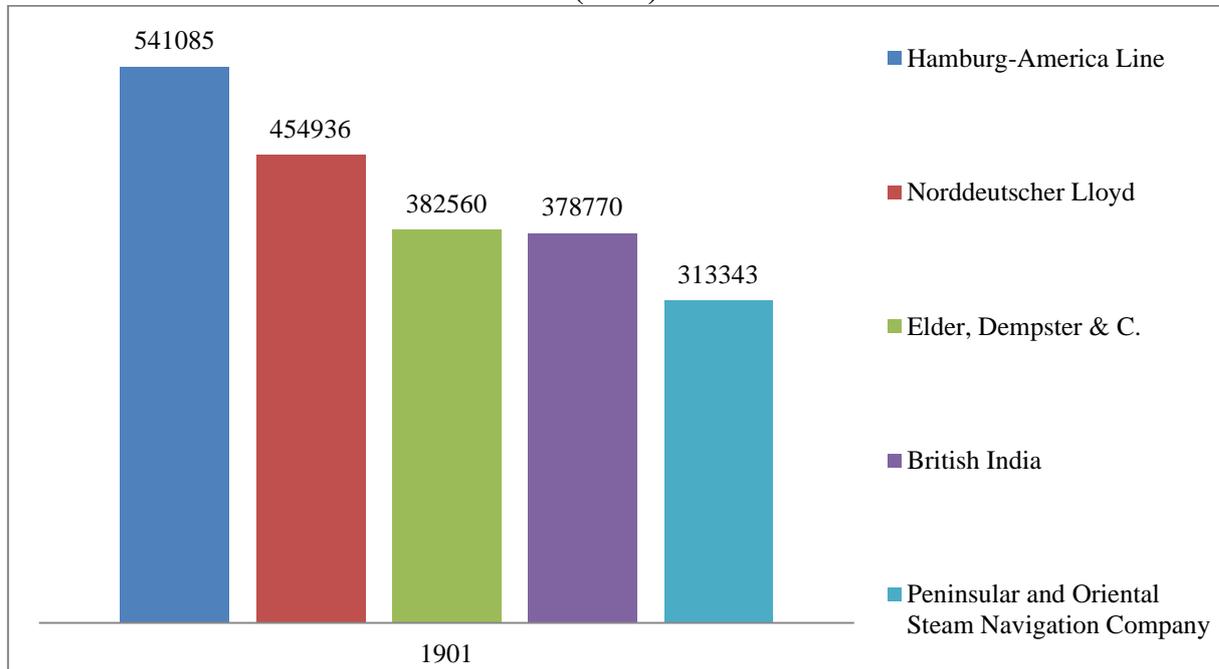
Fundada em 1836, as grandes embarcações da Peninsular & Oriental Steam Navigation Company navegaram entre Londres, Espanha e Portugal inicialmente. O grande porte das embarcações da P & O se dava por sua peculiaridade de ser a companhia que arrematou os principais contratos do correio imperial inglês para o mediterrâneo e oriente. A carga era certa e volumosa, suas embarcações eram verdadeiros colossos para a época. A

⁸⁹ VEBLÉN, Thorstein. Op. Cit., p. 120.

partir de 1840, operou um serviço de correio regular, inicialmente contratado para as entregas em Alexandria, depois até o Cairo pelo rio Nilo e o Canal de Suez. O seu serviço de correio prosperou e chegou aos portos de Bombaim, Ceilão, Calcutá, Singapore, Hong Kong e Shanghai. Em 1852, o serviço de correio foi estendido mais ainda para a Austrália.

Fundada em 1847, citada por Lenin, a Hamburg-American Packet Company foi a maior companhia de navegação a vapor do século XIX (**Anexo 5**). Navegou de Hamburgo para Nova York via Southampton ainda à vela, quando a viagem demorava cerca de 40 dias. Na década de 1860, transformou toda sua frota em vapores e foi a primeira a generalizar o uso do casco de aço, suas embarcações eram mais resistentes, autônomas, velozes, espaçosas e confortáveis; nas décadas de 1870 e 1880, adotou um programa agressivo de incorporação de várias pequenas e médias companhias: em 1875, a do senhor Adler e em 1886, fundiu a linha Carr-Union. Entre 1888 e 1890, tomou a feição final de maior truste da navegação marítima mundial, assumiu as companhias Hamburg South American (passando a navegar ao Brasil e Rio da Prata), German East Africa Line (passando a navegar até a África do Sul) e a companhia que fazia a linha entre as cidades Hanseáticas.

Gráfico 12: Capacidade Total de Carga das Maiores Companhias de Navegação a Vapor (1901)



Fonte (em toneladas): JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

Em outros trabalhos⁹⁰, conseguimos estabelecer, teórica e empiricamente, que os transportes podem se desenvolver, serem extensos e conformarem uma rede complexa em

⁹⁰ MANTUANO, Thiago. Op. Cit.

qualquer formação social, sendo ela hegemônica pelo capitalismo ou não. Dessa forma, qual a diferença dos transportes em sociedades pré-capitalistas e sociedades capitalistas? Em sociedades capitalistas, o espaço, assim como a natureza que nele habita, é dominado pelo tempo, por conta da reprodução sistêmica, se não houver a efetivação da mercadoria, estará ameaçada a perpetuação do modo de produção e, de forma crescente, essa efetivação depende dos transportes e sua eficiência para o capital; além disso, também estará dependente da efetivação, através dos transportes, a própria vida dos trabalhadores, tanto os que produzem o objeto a ser posto em movimento quanto os que o consumirão.

Em sociedades não regidas pela lógica do capital, o espaço é superado pelo tempo, por conta do trabalho gasto na produção de excedentes, que não deve ser desperdiçado a priori, mas não é necessário para a manutenção do modo de produção e reprodução da grande maioria de trabalhadores que lhe dão vida. A modificação da natureza, para abertura dos “caminhos” em sociedades pré-capitalistas, tende a não ser tão drástica e definitiva quanto sob a força do capitalismo. Imaginemos que as picadas de mula, no sudeste cafeeiro do Brasil, necessitavam de constante abertura, ou as estradas lamacentas, que chegavam à Londres, necessitavam de constante reconstrução, enquanto as ferrovias pareciam ser mais definitivas na paisagem.

Sendo assim, podemos imaginar que uma parada, geral ou parcial, nos transportes em sociedades não capitalistas é, via de regra e para os casos que conhecemos, menos grave que em sociedades capitalistas. Essa afirmação se aplica proporcionalmente ao grau de tensionamento capitalista em que as sociedades em transição vivem.

Dessa forma, concluímos que o desenvolvimento capitalista das forças produtivas, nos transportes, conferem maior rapidez, regularidade, capacidade, previsibilidade e segurança, sendo eles mesmos componentes da circulação de mercadorias móveis; mas também podem ser integrantes do processo de produção (o exemplo mais vivo disso é a esteira da fábrica), mesmo que não produzam valor, primazia do trabalho, enquanto força produtiva agregam valor e enquanto meio para circulação, possibilitam a efetivação e conservam o valor de uso.

De toda forma, nos parece que os transatlânticos a vapor completaram, na navegação marítima, o ciclo da industrialização necessária para o pleno desenvolvimento das forças produtivas nos transportes em longa distância; entretanto, os portos do mundo inteiro não acompanharam esse desenvolvimento e rapidamente suas infraestruturas se tornaram defasadas frente ao novo e impressionante porte das embarcações, além do movimento de mercadorias e pessoas.

Capítulo 2: VENTOS DO MAR

Os Melhoramentos Portuários no Atlântico Oitocentista

Os portos atlânticos, durante o oitocentos, sofreram transformações notáveis. Essa afirmativa tem sentido duplo: quantitativo e qualitativo. Sendo verdade que o seu processo produtivo e sua operação mudaram a lógica produtiva por completo em apenas algumas cidades-portuárias, chave no centro do sistema capitalista, com mudanças radicais, especialmente na infraestrutura; também é verdade que as mudanças, em termos da reprodução de suas antigas infraestruturas, das tensões entre já estabelecidas e novas relações sociais entre produtores do deslocamento no espaço (seja terrestre, marítimo ou portuário), do esforço construtivo do novo arcabouço jurídico-político que ordenasse e mediasse essas relações, da implementação e aperfeiçoamento do aparato institucional com prerrogativas crescentes, e do conflito entre capital e trabalho, devem ser estudadas para que possamos explicar como esse mundo, que parece ser aparte, produz e está suscetível às continuidades e transformações sociais do seu tempo.

O que propomos para esta seção é mirar as infraestruturas portuárias como fenômeno mais observável desse movimento de continuidade e mudança, mas também desejamos perceber o emaranhado de dimensões e perspectivas, aos quais podemos abordar as diferentes operações portuárias no tempo e no espaço. Dessa forma, sugerimos um roteiro básico para os estudos sobre História Urbano-Portuária:

1. **Infraestrutura:** observar sua construção a partir da relação entre projeto e concretude realizada, além da execução de suas obras nas perspectivas da compatibilidade do investimento com a expansão do serviço demanda, e dos custos com o aproveitamento pela operação da estrutura já constituída; perceber a constituição física e material das unidades isoladamente e no conjunto de determinado porto, a partir de sua amplitude, capacidade, resistência, desenvolvimento técnico e implementos tecnológicos; distinguir a operação portuária no todo entre pré-capitalista e capitalista, cotejando a hegemonia das unidades a partir dos seguintes critérios: intervenção na natureza, mais valia (relativa e absoluta), capital (constante e variável), função das relações sociais e extração coercitiva do excedente (mercadológica e outras).
2. **Negócio:** observar os modelos de gestão do complexo e as formas administrativas das unidades produtivas, discriminar as relações comerciais entre unidades internas e externas à operação portuária (fornecedores e clientes), sopesar a relação entre mercado interno e externo (abastecimento e exportação, longo curso e cabotagem), estabelecer as mercadorias que demandam deslocamento no espaço em dado porto (tipo, qualidade, quantidade, fluxo, etc.), estabelecer hierarquias entre as redes portuárias.
3. **Arcabouço Jurídico-Político:** observar a relação entre posse e propriedade da costa, assim como a regulação de sua tomada e a regulamentação de seu usufruto, perceber

como o ordenamento jurídico concebe o deslocamento das cargas no espaço (alfândega, impostos, isenções, permissões, restrições, etc.), assim como os procedimentos permitidos e proibidos em dada operação portuária, nos transportes terrestres e marítimos (quando estes tocam ao porto), entender como foram construídas socialmente as legislações sobre a construção e desobstrução dos portos (as tensões entre direito consuetudinário e novas regras para a remodelação do arcabouço), assim como seus impactos.

4. **Relações Político-Institucionais:** observar a existência, o estabelecimento, as limitações e avanços de prerrogativas das autoridades portuárias, separadamente nos terrenos do policiamento, fiscalização, controle, ordenamento e gestão de uma operação portuária; perceber a associação e conflito entre poderes local e nacional; estabelecer a posição dos agentes que operam o porto no bloco histórico de poder.
5. **Força de Trabalho:** observar o conflito entre capital e trabalho (greves, paralisações, boicotes, lock outs, etc.); considerar a composição étnico-social dos trabalhadores portuários (livre ou escravo, avulso ou fixo, local, migrante ou imigrante), suas formas e critérios de contratação, sua organização laboral: processos de trabalho específicos e articulações no processo produtivo como um todo, a criação de categorias e subcategorias internas (sua taxonomia) e sua conseqüente organização política; identificar a sociabilidade tecida no trabalho, na habitação, nos espaços religiosos e de lazer; perceber suas condições de vida (índices de saúde, alimentação, habitação, deslocamento, salário, posses, etc.), a relação desse corpo de trabalhadores com o mercado; perceber o grau e a forma de especialização e estratificação do trabalho (subsunção formal ou real do trabalho frente ao capital); estabelecer qual o tipo de coerção predominante para extração do excedente (puramente econômica ou outras).

Gostaríamos de deixar claro que o nosso esforço de abordar as transformações em alguns portos do atlântico se dará primordialmente através da perspectiva infraestrutural que, afinal das contas, nos parece, ser a que preside o movimento de continuidade e transformação dos portos. Na medida em que a historiografia urbano-portuária nos oferece maiores subsídios sobre essa dimensão, a exploraremos com maior afinco, sem, no entanto, deixar de lado, por completo, as outras perspectivas apresentadas.

Consideramos que ainda cabem algumas colocações sobre a relação navio/porto. Segundo Brian Hoyle⁹¹, apresentado a nós por Suárez Bosa⁹², existem cinco fases gerais do desenvolvimento urbano-portuário, dos quais nos interessam as três primeiras: 1- da idade média até meados do século XIX, presidido pela força de propulsão dos ventos, a navegação funcionalizou as cidades portuárias como seu empório, depósito e praça comercial; nesses tempos, a relação entre portos e cidades era estreita, e sua linha de delimitação tênue. Em

⁹¹ HOYLE, B. S.; PINDER, D. A. **European port cities in transition**. London: Belhaven Press, 1992.

⁹² BOSA, Miguel Suárez. Puerto y Ciudad en el Mundo Atlántico: el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. (Org.). PORTOS E CIDADES: Movimentos Portuários, Atlântico e Diáspora Africana. 2ed. ILHEUS: EDITUS, 2013.

nossa classificação, podemos dizer que esse modelo corresponde ao estágio pré-capitalista de desenvolvimento das forças produtivas; 2- com a industrialização e a introdução das ferrovias e dos barcos a vapor, as infraestruturas portuárias legadas pelo período anterior se viram em constante gargalo, tendo que reproduzir-se de forma frenética para acompanhar os incrementos de escala e frequência dos novos transportes marítimos e terrestres. As primeiras transformações na infraestrutura portuária acontecem em vários lugares: molhes, píeres, docas, diques, armazéns e a mecanização do trabalho, especialmente com a introdução dos guindastes e das esteiras. Em nossa classificação, ainda podemos dizer que esse é um momento pré-capitalista, mas observáveis tensões do capital pela solução das contradições criadas na relação entre navio a vapor e porto; 3- em princípios do século XX, um movimento duplo, na maioria dos portos atlânticos, traz a hegemonia da operação portuária capitalista: a construção dos portos supera os melhoramentos e o estabelecimento ou fortalecimento das prerrogativas de uma autoridade portuária (pública ou privada). Contribui com esse movimento, segundo Bosa, “el crecimiento industrial vinculado al movimiento portuario, es decir el establecimiento de empresas industriales en torno al puerto como astilleros, silos, frigoríficos, depósitos de combustible, etc.”.⁹³

Atentamos para duas considerações no modelo de Hoyle: primeiro que ele demanda um nível elevado de abstração do processo histórico concreto e individual de cada formação econômico-social, de toda forma nos parece válido pensar a partir dessas balizas e na oposição categorial entre porto pré-capitalista e porto capitalista, tecendo alguns conceitos teórico-históricos internos. Também gostaríamos de lembrar que o centro das nossas preocupações, nesta seção, será no segundo momento, embora façamos alguns apontamentos iniciais e finais sobre o primeiro e o terceiro. Isto quer dizer que concentramos as nossas análises na segunda metade do século XIX, recuando e avançando um pouco no recorte de acordo com a necessidade.

Para tal, temos de aclarar o que consideramos por *melhoramento* e *construção* portuária, partindo do pressuposto de que ambos são reações por parte dos agentes e instituições que comandam determinada operação portuária ao mesmo processo de profunda modificação na navegação, que já debatemos extensamente nesse capítulo.

Os melhoramentos terminaram por expandir as infraestruturas e reproduzir a lógica portuária pré-capitalista em escala superior, mas ainda com importantes limitações naturais e baixa intervenção na natureza, com capital variável sobrepujando o capital constante (o que

⁹³ BOSA, Miguel Suárez. Op. Cit., p. 77.

acarretava as frágeis infraestruturas e baixo nível de mecanização), a mais valia absoluta sendo a via preferencial pela qual a acumulação se dava, com a subsunção apenas formal do trabalho, um processo produtivo com níveis de integração e articulação correspondentes ao período de domínio da navegação à vela e com processos de trabalho nada padronizados, ainda extremamente dependente dos saberes e condição física dos trabalhadores.

A construção de um porto é todo reverso dos melhoramentos: passa decisivamente pelo estabelecimento de uma autoridade portuária com prerrogativas de gestão e controle; transforma as unidades produtivas em organismos que investem em capital constante para poupar trabalho e garantir maiores lucros sobre a mais valia relativa; a subsunção real do trabalho é dada desde a sua construção até as atividades mais banais que são racionalmente articuladas e integradas às mais complexas. A reorganização do espaço urbano e a mudança da sua relação com o porto, permitindo a adaptação da sua operação ao sistema fabril, pelo menos de forma hegemônica, são uma importante condição. Segundo Honorato:

A diferença entre as chamadas obras de melhoramentos e as de construção de um porto é que estas se dão sob a égide do capitalismo, submetendo a força do trabalho a um sistema fabril. Em última instância, subjugando a natureza e os trabalhadores ao capital.⁹⁴

Até meados do século XIX, a natureza marcadamente oscilante da atividade portuária estava condicionada exatamente às questões da navegação à vela, das comunicações entre as praças do comércio, dos ciclos agrícolas e das guerras. Os vapores transoceânicos, a comunicação via telégrafo, a intensa incorporação de áreas produtivas nas colônias e zonas de influência imperialista, além da chamada *Pax Britânica*, semearam condições para a mudança paulatina dessa característica. Segundo Suarez Bosa, “ahora, se propicia una cierta coordinación, en algunos formando redes o cadenas de transportes, facilitada por la aplicación del vapor a los buques y el empleo del hierro como material de construcción.”⁹⁵

Os portos, então, passaram a desempenhar um novo papel econômico e se envolveram em um intenso e contínuo processo de “modernização”, que exigia fundos consideráveis para seu financiamento, constituindo um novo desafio para as autoridades públicas e uma nova oportunidade de investimento para os agentes privados. O tamanho dos navios a vapor, com materiais de aço, implementos tecnológicos, crescente velocidade, autonomia, capacidade de carga e passageiros que suportava, juntamente com a necessidade de serviços regulares de abastecimento, reparação e substituição, tornaram necessária a realização de importantes obras de adaptação e/ou remodelação dos portos.

⁹⁴ HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 158.

⁹⁵ BOSA, Miguel Suárez. *Op. Cit.*, p. 75.

Não pode haver dúvida quanto ao descompasso do avanço das forças produtivas entre esses subsetores dos transportes: a navegação, especialmente a transoceânica, avançou técnica e tecnologicamente à frente dos portos, por sua vez um condicionou as mudanças no outro. Segundo Teixeira:

Desde o século XIX, os guindastes de bordo, movidos pelas caldeiras do navio, tinham sido o equipamento padrão dos vapores transatlânticos e a inovação tecnológica mais importante, tornando possível ao armador aumentar a exploração da força de trabalho utilizada nas embarcações por meio da aceleração do ritmo do trabalho.⁹⁶

Mesmo os mais avançados portos do mundo não acompanharam o desenvolvimento das forças produtivas marítimas, costeiras e fluviais, até mesmo na Inglaterra e ainda mais nela, tendo a principal frota mercante do mundo. A impressão de Hobsbawm, sobre os portos ingleses (os maiores e mais avançados do mundo no século XIX), nos parece verdadeira, mesmo que os pequenos avanços não sejam generalizáveis para os portos atlânticos:

Naturalmente é verdade que a irregularidade essencial das chegadas e partidas dos navios impõe limites até hoje à racionalização e mecanização da faina portuária, mas no fim da década de 1880 não havia, em absoluto, com exceção dos guindastes, guinchos e ferrovias de beira de cais, virtualmente nenhum equipamento mecânico. A revolução técnica que iria mecanizar a carga e descarga de grãos e carvão, e até certo ponto da madeira, não foi iniciada seriamente senão no fim da década de 1890 e começo de 1900, e o seu progresso foi lento.⁹⁷

Ingrid Sarti, num clássico trabalho a respeito do porto de Santos, atenta para o antagonismo Porto X Navio⁹⁸, que teve como principal consequência a estruturação, ao longo de século XIX, do processo de produção portuário e a organização de sua operação portuária, em uma tensão entre interesses do capital e interesses corporativos de agentes que ainda trabalhavam sob outra lógica.

Velasco e Cruz trazem importante clarificação a respeito deste choque de interesses fundamental para o nosso entendimento:

Ao proprietário ou explorador do porto interessa maximizar a renda oriunda do uso de suas instalações ou serviços, mediante a cobrança de taxas sobre a tonelagem dos navios, tempo de atracação, trânsito de mercadorias, armazenagem, utilização dos maquinismos do cais, fornecimento de água, lastro, etc. Ao armador, pelo contrário, interessa minimizar os custos acima e agilizar ao máximo a passagem do navio pelo porto, carregando e descarregando o mais rápido possível.⁹⁹

Podemos também depreender, para alguns casos de grandes cidades portuárias, um antagonismo entre Porto X Navio X Ferrovia, que tinha todo o interesse em fazer seus trilhos

⁹⁶ TEIXEIRA, Fernando. Operários sem Patrões. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2003, p. 153.

⁹⁷ HOBBSAWM, Eric. Op. Cit., p. 244.

⁹⁸ SARTI, Ingrid. O porto Vermelho: os Estivadores Santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 22.

⁹⁹ VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República. São Paulo: Tese de Doutorado, USP, 1998, p. 38.

chegarem o mais próximo das margens dos rios e do mar; essencialmente, a tese de Sarti não muda, apenas se torna mais complexa: cada fração dos proprietários tem seus meios e eles competem por maiores prerrogativas produtivas e, consecutivamente, pelo comando do maior número de trabalhadores.

Essa dinâmica, entretanto, pode ser relativizada no decurso histórico. Como bem demonstra Suárez Bosa¹⁰⁰, uma mesma empresa poderia dominar uma “linha de serviços”, desde os transportes marítimos de longo curso até a ferrovia e vice-versa. Como também demonstra Honorato, uma mesma empresa poderia monopolizar um subsetor e, especialmente, nos grandes portos de importação e exportação, ter a garantia de que todo o fluxo de mercadorias, de um jeito ou de outro, passaria por suas unidades produtivas, não havendo grande prejuízo numa ágil operação. Aliás, no caso dos monopólios portuários por empresas privadas, era bom que a relação com os armadores fosse minimamente estável e menos conflituosa possível, pois estes poderiam simplesmente mudar as escalas alegando a sobredita demora na operação. Ademais, num porto de operação tipicamente capitalista e não monopolizado, esses conflitos se deram nos âmbitos das autoridades portuárias que serviam para mediá-los e arbitrá-los, atenuando assim suas consequências.

Apesar dos conflitos e descompassos, a relação entre porto e navio se tornou tão mais intensa quanto mais mundializados se revelaram os interesses capitalistas. Os portos atlânticos, em sua maioria, reagiram às novas demandas do comércio internacional e da navegação transoceânica através dos seus *melhoramentos*, reproduzindo em maior escala a lógica pré-capitalista, mesmo assim “[...] los pueros atlánticos se erigieron como puertas de entrada em el proceso de globalización, facilitando la inversión en infraestructuras y el desarrollo de economías de mercado”.¹⁰¹

Considerando essa conjuntura, passemos então a pequenos relatórios de como as infraestruturas permaneceram e/ou se transformaram em alguns portos atlânticos do oitocentos.

2.1. O Porto de Londres e Algumas Notas Sobre os Portos Ingleses

Começamos pela análise de um determinado porto no desenvolvimento das forças produtivas, especialmente no que concerne aos seus meios de produção, que não deve ser tomado como modelo, e sim como ponta das redes portuárias atlânticas. O porto de Londres,

¹⁰⁰ BOSA, Miguel Suárez. Las Empresas Carboneras en los Puertos de las Islas Atlánticas. Vida Marítima, noviembre/2008.

¹⁰¹ HIDALGO, Daniel Castillo. Puerto de Dakar, Puerta de África Occidental: Una Historia Económica de Senegal (1857-1957). Santa Cruz de Tenerife: Vereda Libros, 2015, p. 273.

ao mesmo tempo em que foi modelo ideal a ser seguido, jamais poderia ser alcançado, nos embasamos nos mesmos argumentos mobilizados para não tomarmos como modelo o curso histórico da Revolução Industrial Inglesa; suas peculiaridades e avanços são determinados pela contingência histórica da primeira formação econômico-social, hegemonicamente capitalista.

Entretanto, em suas características mais gerais, os portos ingleses não fogem ao paradigma atlântico do oitocentos, como bem descreve Hobsbawm:

O porto é uma indústria com fronteiras fluídas e nenhuma forma exata, já que o seu trabalho consiste na carga e descarga de carregamentos, no transporte de mercadorias através da água (por chatas ou balsas), na beira do cais (por caminhão, vagonetes e outros equipamentos mecânicos), e do cais para as estradas de ferros, armazéns e outras partes (por trem, e no fim do século dezanove, cavalo e carroça). Ele compreende também a manutenção das instalações e máquinas permanentes do cais, o complexo de empregos burocráticos do pessoal de “colarinho branco” de conferir, despachando e dispondo em geral das mercadorias, força pequena mas decisiva para o fluxo (pilotos, tripulações de rebocadores e manobreiros), e uma força maior de supervisores, policiais e guardas para impedir perdas excessivas de mercadorias.¹⁰²

O autor caracteriza, como “espantosamente primitivo”, a faina portuária até a última década do século XIX; nem as tão faladas Docas Inglesas passaram por cima de uma operação portuária tradicionalmente estabelecida com baixa mecanização e padronização inexistente: “cada embarcadouro ou cais tinha o seu conjunto especial de problemas e costumes, não necessariamente duplicados em qualquer outro lugar[...]”.¹⁰³

Fato é que, desde o século XVIII, a infraestrutura dos portos ingleses foi transformada; com a construção das Docas, a partir de Liverpool, entre 1710 e 1810, a autoridade municipal daquela cidade fez a primeira bacia abrigada artificialmente construída para o comércio da história da humanidade! Sintomaticamente, junto a ela construiu-se o imponente prédio da Alfandega. Como lembra Guy Saupin:

Tout change avec l’affirmation de Liverpool, entamée dans la seconde moitié du XVIIe siècle, mais vraiment affichée à partir de la seconde moitié du XVIIIe siècle.⁹ Les facilités de l’estuaire de la Mersey, l’ampleur des investissements et l’innovation technologique dans l’aménagement de l’espace portuaire avec la création des docks modernes à partir de 1715 en font l’un des ports les plus compétitifs pour le coût du transbordement maritime.¹⁰⁴

Essa cidade industrial, de forma coerente com sua expansão demográfica, teve seu movimento portuário, entre 1791 e 1841, incrementado em 107% em termos de embarcações

¹⁰² HOBBSAWM, Eric. Os Trabalhadores – Estudos Sobre a História do Operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2012, p. 242.

¹⁰³ HOBBSAWM, Eric. Op. Cit., p. 248.

¹⁰⁴ SAUPIN, Guy. Mondialisation et Modification des Hiérarchies des Grands Ports de Commerce, mi XVIIe – mi XIXe siècle : Une Comparaison entre l’Espagne, la France et la Grande Bretagne. Nuevo Mundo Mundos Nuevos [On Line], Colóquios, Dezembro 2016.

transoceânicas registradas (528 no ano 1791 e 1097 no ano de 1841) e em 267% em termos de carga movimentada por estas (83696 toneladas em 1791 e 307852 toneladas em 1841).¹⁰⁵

O proeminente engenheiro brasileiro, André Rebouças, em viagem de estudos e pesquisas sobre os portos ingleses, concluiu sobre o porto de Liverpool:

Pode-se com segurança avançar que Liverpool deve principalmente às suas docas a alta posição comercial que hoje ocupa. [...] As docas de Liverpool são administradas por uma junta (The Liverpool Docks Commitee) sujeita ao seu conselho municipal (The Liverpool Town's Council). Na sua execução, em que se tem ilustrado as maiores celebridades da engenharia inglesa, se há gasto para mais de 100.000:000\$000.¹⁰⁶

Apesar das grandes loas tecidas por Rebouças, o cenário era um tanto quanto mais complexo. As 32 docas que ele observara nas duas margens do rio Mersey, em 1862, conviviam com velhos píeres de madeira ou de ferro particulares, seus interesses estavam garantidos pela municipalidade de Liverpool, assim como se reproduzia nos outros portos ingleses, como nos demonstra Hobsbawm:

O principal equipamento comum [o porto] proporcionava uma coleção heterogênea de usuários particulares e não-padronizados. Um emaranhado de usuários pequenos e grandes, grandes companhias portuárias, municipalidades, grandes expedidores e massas de pequenos administradores de cais particulares e mestres estivadores alinhavam-se à beira do cais, cada um com o seu reservatório de mão-de-obra casual do qual supria suas exigências de mão-de-obra violentamente flutuantes, cada um impondo suas próprias condições em todos os cais e todas as cargas. O homem pequeno, o subempreiteiro, dominava todo o quadro [...]¹⁰⁷

Antes de avançarmos para o entendimento deste processo no porto de Londres, necessitamos realçar sua peculiaridade hierárquica frente aos portos ingleses. A hegemonia londrina é explicada, principalmente, pelo caráter macrocéfalo que sua capital impingia ao do sistema urbano inglês. Como capital da finança mundial, de boa parte da primeira industrialização mundial, como grande empório comercial e com seu crescimento urbano-demográfico, a capital do Império teve em seu principal rio - o Tâmsa - ao longo do século XIX, o principal receptor e expedidor de mercadorias no mundo: o porto de Londres.

A navegação interna, expandida enormemente pela extensa rede de canais, garantiu a construção de fábricas em diversas cidades e foi um dos fatores que possibilitaram a acelerada urbanização inglesa ainda no século XVIII, notadamente em Londres. Segundo Deane:

Londres, na verdade, foi edificada com base no poderio de suas rotas marítimas [...] Uma frota de navios com uma média de um pouco mais de 200 toneladas de peso se movimentava pela costa leste entre os portos escoceses e Newcastle, Hull, Yarmouth e Londres, transportando carvão, pedra, ardósia, argila e cereais, mercadorias essas

¹⁰⁵ CLARK, Peter (orgs.). The Cambridge Urban History of Britain (1540-1840). 2 Vol. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 719.

¹⁰⁶ REBOUÇAS, André. Companhia Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. Publicação dos documentos que precederam e motivaram sua organização. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1870, p. 10-11.

¹⁰⁷ HOBBSAWM, Eric. Op. Cit., p. 249-250.

cujo transporte através das estradas lamacentas da Inglaterra do século XVIII teria custado uma fortuna! A maior parte do comércio costeiro existia para que os londrinos pudessem ser abrigados, agasalhados e alimentados.[...] Não obstante, a despeito de todas as suas vicissitudes, o transporte costeiro era o principal meio de transporte para mercadorias volumosas, pesadas, no século XVIII e sem ele não poderia ter havido indústria pesada em grande escala nem grandes cidades.¹⁰⁸

Os mais de trezentos quilômetros do Rio Tâmisa, embora o porto de Londres ficasse a apenas 60 quilômetros da foz no Mar do Norte (sendo um porto fluvial por excelência), serviram para interiorizar o febril movimento costeiro, sendo constantemente modificados pelas mãos do homem e levando, até Londres, tanto as matérias-primas que a indústria demandava quanto o abastecimento que permitia a incessante urbanização da capital do Império.

Desde o começo do século XIX, o sistema de docas foi inaugurado em Londres. Segundo Rebouças, a principal razão para a sua construção foi o combate ao desvio de cargas e ao contrabando. A questão fiscal pesava nos relatórios e estudos que o engenheiro brasileiro apresentava ao seu governo. Longe de dizer que esta discussão não era presente, urge relativizá-la: os maiores armadores do mundo, como comprovamos neste capítulo, eram ingleses. Boa parte das Docas Inglesas foram construídas por eles mesmos, por tanto, nos parece que a urgência de atender ao fluxo comercial, derivado do novo ritmo febril da produção e consumo dos tempos de revolução industrial, pesa um pouco mais nessa iniciativa. De toda forma, podemos registrar o levantamento do engenheiro brasileiro: no triênio 1799-1801, cerca de 1.241.500 libras esterlinas foram evadidas nas praias e pontões do Tâmisa.¹⁰⁹

A partir do estabelecimento das docas, entre 1802 e 1908, em Londres, os portos no mundo atlântico passaram a mudar de feição e se adequar, aos poucos e de forma limitada, à lógica capitalista. Essas docas, ao longo do século XIX, foram construídas ou incorporadas por quatro grandes companhias: East & West India Docks Company, London & St Katharine Docks Company (essas duas serão fundidas na London & India Dock Company), Surrey Commercial Docks Company e Millwall Dock Company.

O esforço material de melhorar as infraestruturas do porto de Londres está absolutamente comprovado no Quadro 5 acima. Dele depreendemos alguns fatos que corroboram, como nossa análise: a maior parte dessas docas está distribuída na margem norte, mais próxima da City londrina e mais bem servida de ferrovias; três das quatro companhias que reuniam as docas tinham entre seus acionistas armadores e companhias de navegação; as maiores áreas de ancoragem estão concentradas em três docas (construídas em três momentos

¹⁰⁸ DEANE, Phyllis. A revolução industrial. Rio de Janeiro: Zahar, 1969, p. 93-94.

¹⁰⁹ REBOUÇAS, André. Op. Cit., p. 9.

distintos de expansão da produção industrial inglesa); e nenhuma das empresas conseguia hegemonizar o complexo e ditar a gestão da operação portuária, tampouco monopolizá-lo.

Quadro 5: Docas no Porto de Londres (século XIX)

Inauguração	Nome	Margem do Rio Tâmesa	Companhia Fundadora	Área do Ancoradouro	Localização
1802	West India Docks	Norte	East & West India Docks Company	North Dock: 12 ha; Middle Dock: 9.7 ha	Isle of Dogs
1803	East India Docks	Norte	East & West India Docks Company	7.3 ha	Blackwall
1805	London Docks	Norte	East & West India Docks Company	Western Dock: 8.1 ha; Eastern Dock: 14.8 ha;	Wapping
1807	Surrey Commercial Docks	Sul	Surrey Commercial Docks Company	190 ha	Rotherhithe
1828	St Katharine Docks	Norte	London & St Katharine Docks Company	9.3 ha	Tower Hamlets
1855	Royal Victoria Dock	Norte	London & St Katharine Docks Company	480 ha	Plaistow Marshes
1860	South West India Dock	Norte	East & West India Docks Company	12 ha	Isle of Dogs
1868	Millwall Dock	Norte	Millwall Dock Company	86 ha	Millwall
1880	Royal Albert Dock	Norte	London & St Katharine Docks Company	500 ha	Gallions Reach
1886	Tilbury Docks	Norte	East & West India Docks Company	22.6 ha	Tilbury
1912	King George V Dock	Norte	Port of London Authority	26 ha	North Woolwich

Fonte: MCULLOCH, John Ramsay. A Dictionary Practical, Theoretical, and Historical of Commerce and Commercial Navigation. London: Longmans, Green and Co., 1880. (Formulação Própria) (**Anexo 6**)

André Rebouças seguia fazendo a apologética das Docas de Londres no tocante ao corte de custos que ela proporcionava: “[...] calcula-se que a economia, produzida pelas Docas

de Londres, não é menor que 80%. A economia tem lugar principalmente pela diminuição do tempo de estadia do navio no porto.”, e mais: “Sem docas, pois, seria absolutamente impossível que o porto de Londres pudesse ter o seu extraordinário movimento atual”.¹¹⁰ Entre 1791 e 1841, o porto de Londres teve um incremento de 30% em termos de embarcações transoceânicas registradas (1842 no ano 1791 e 2405 no ano de 1841) e de 58% em termos de carga movimentada por estas (378514 toneladas em 1791 e 598554 toneladas em 1841).¹¹¹

Não temos dados para a movimentação na segunda metade do século, mas a tabela que apresentamos, com o desenvolvimento das infraestruturas portuárias, pode ser corroborada com a afirmação de Sarah Palmer a respeito da reação ao crescente momento no porto londrino: “Bay way of response, between 1851 e 1900 over 100 million was invested in English ports and harbours alone”.¹¹²

Entretanto, o conjunto das forças produtivas não se resume às infraestruturas dos meios de produção, a força de trabalho e sua aplicação produtiva são fundamentais para entendermos o funcionamento de dada unidade produtiva e da operação que ela compõe. Nesse sentido, os números que Hobsbawm nos oferece (**Tabela 3**) parecem esclarecedores.

Tabela 3: Divisão da Força de Trabalho no Porto de Londres (1908)

EMPREGADORES	TRABALHADORES
Embarcadouros Privados	41%
London & India Docks Company	20%
Armadores	13%
Estivadores Habilitados e Avulsos	12%
Surrey Commercial Docks Company	10%
Millwall Dock Comapany	4%

Fonte: HOBBSAWM, Eric. Os Trabalhadores – Estudos Sobre a História do Operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2012, p. 265.

Esses dados não podem surpreender aqueles que pesquisam a história urbano-portuária no século XIX. O que no Brasil nós chamamos de trapiches, no “paraíso das modernas docas capitalistas” pode ser chamado de píeres. Eles existiam e, mesmo omitidos por Rebouças e outros apologistas dos melhoramentos portuários ingleses, eram fundamentais para garantir o fluxo de mercadorias no maior porto do mundo. Segundo um atento observador inglês, no começo do século XX, cerca de trezentos e vinte embarcadouros desse tipo existiam nas duas margens do Tâmis (Anexo 6). Alguns atendiam a interesses privados

¹¹⁰ REBOUÇAS, André. Op. Cit., p. 9 e 11.

¹¹¹ CLARK, Peter. Op. Cit., p. 719.

¹¹² CLARK, Peter. Op. Cit., 3 Vol., p. 142.

de diversas empresas, e outros eram explorados comercialmente, trasladavam as mais diversas cargas e diferiam entre si numa miríade realmente impressionante.¹¹³

Todo esforço na construção e sistematização da exploração das docas inglesas sucumbia frente ao ritmo frenético do porto londrino. A racionalidade capitalista ficava a meio passo sem uma autoridade portuária com prerrogativas de ordenamento e gestão do complexo e com quatro grandes companhias comandando frações da operação portuária mais avançada do mundo, além de uma mecanização que ficava devendo ao avanço dos paquetes a vapor, a consequência parece previsível: “[...] necessitado de reorganização sistemática, o negócio de expandir os grandes portos tinha se tornado tão viscoso a ponto de causar a todos, exceto aos subempreiteiros, perdas realmente sérias.”¹¹⁴

Longe de ser irracional, a operação portuária, em Londres, atendia a interesses específicos e reproduzia a lógica precedente. Segundo Hobsbawm, “o pequeno administrador de cais particular ou mestre carregador estava contente com um sistema que lhe fornecia uma reserva permanente de mão-de-obra contra flutuações súbitas, salvaguardando-o assim contra a concorrência de usuários maiores”¹¹⁵.

Assim como a maioria das cidades-portuárias do atlântico, mesmo sendo um ponto fora da curva pela peculiaridade do seu gigantismo e importância, Londres se deparou com muitas e diferentes unidades produtivas, operando em lógicas distintas e com bases infraestruturais completamente diferentes. Embora reconheçamos que a integração entre eles era muito melhor que a média atlântica, sua articulação precária, devido à falta de um centro coordenador, ainda ficava devendo frente ao sistema fabril que os ingleses inauguraram.

Até a criação do organismo governamental *Port of London Authority*, em 1908, a operação portuária pouco mudou em termos de gestão e controle, no maior porto do mundo. Não à toa, Hobsbawm constatou o seguinte em sua obra seminal: “um navio é parcialmente descarregado, mas a carga não pode ser transferida rapidamente do cais, onde está amontoada; ela detém outras, e custa o pagamento de horas-extra para transferir.”¹¹⁶, assim ocorria tanto em Londres, como no Rio de Janeiro, onde André Rebouças gostaria de aplicar a “solução inglesa” para o “problema do porto”: as docas.

¹¹³ BEVERIDGE, William Henry. *Unemployment : a Problem of Industry*. London: Longmans, Green & C., 1909.

¹¹⁴ HOBBSAWM, Eric. *Op. Cit.*, p. 251.

¹¹⁵ *Ibidem*, p. 250.

¹¹⁶ *Ibidem*, p. 251.

2.2. O Porto de Nova Iorque e sua “Vocação de Grandeza”

Estudar o Porto de Nova Iorque é central para entendermos a formação social estadunidense. O desenvolvimento do maior porto das américas no século XIX, principal ponto do comércio de cabotagem norte-americano e transatlântico das américas, se confunde mesmo como a conformação da sociedade norte-americana. Por ele, passaram os mais diversos povos que imigraram para “fazer a américa” e se tornaram elemento constitutivo daquela sociedade. A produção sulista, profundamente identificada com a escravidão, era escoada pelo porto nova-iorquino para ter destino à Europa, assim como nele desembarcavam toneladas de manufaturados europeus; mais tarde, na segunda metade do século XIX, com a expansão da indústria no que vimos como Segunda Revolução Industrial, esse porto se tornou ainda mais centralizador, recebendo os produtos do Sul, que seriam transformados no norte e sendo ponto final das mais diversas ferrovias que se espalhavam ao Oeste.

Nova Iorque era o principal ponto de chegada da moderna e gigantesca navegação transoceânica a vapor, iniciada na Europa, e que despontara em meados do século; a sua indústria naval florescera, e os *clippers* norte-americanos passaram a povoar todo o atlântico.

The increasing number of immigrants arriving at this port from Europe and the large increase in our Southern coastwise commerce made it necessary for the packet companies to increase the number and size of their vessels still further, and this brought an increase of business to the local shipyards.¹¹⁷

Dois terços de todas as importações dos EUA, um terço das suas exportações e 70% de seus imigrantes passaram pelo porto de Nova Iorque na véspera da Guerra civil. Naquela época, a cidade deu salto de um importante centro regional para ser o grande entreposto comércio internacional da nova indústria de ponta (do aço e das comunicações), além de poderoso financeiro (Wall Street). A cidade sofreu intenso impacto, a urbanização acelerou-se e, em 1860, tinha uma população de mais de um milhão de pessoas!

O porto de Nova Iorque, segundo Albion¹¹⁸, tinha cinco vantagens geográficas e geomorfológicas importantes: o ponto mais distante da sua baía distava dezessete quilômetros do mar; a baía superior formava um grande porto abrigado naturalmente, que protegia a navegação das tempestades e tinha um leito submarino firme em pouca profundidade; as ancoragens eram naturalmente profundas nas águas calmas do Rio East; Long Island constituía uma “rota de fuga” para a Nova Inglaterra e abrigava o transporte costeiro; e o Rio Hudson, um canal largo e profundo, que era navegável até o interior. A descrição do autor nos

¹¹⁷ MORRISON, John. History of the New York Ship Yards. New York: Sametz, 1909, p. 54.

¹¹⁸ ALBION, Robert Greenhalgh. The Rise of New York Port (1815-1860). New York: Charles Scribner's Sons, 1939.

faz concluir o grande exagero de Rebouças quando afirmava: “No porto do Rio de Janeiro há mais trabalho de Deus; no de Nova York mais trabalho do homem”.¹¹⁹

Na primeira metade do século XIX, o comércio de Nova Iorque expandiu e melhorou grandemente o seu porto por meio da iniciativa individual daqueles que necessitavam estrategicamente de um trecho da costa para receber e expedir seus produtos, sejam de abastecimento ou do grande comércio de importação e exportação, mas também com importantes obras públicas, somando-se, assim, esforços no sentido de explorar as vantagens geográficas da cidade e transformá-la num empório comercial.

Desde o começo do século, pululavam os embarcadouros privados na costa do Rio Hudson e do Rio East (**Anexo 7**), entretanto, a construção do *Erie Canal* foi a mais marcante dessas melhorias. Concluído em 1825, o canal se estendeu por 363 milhas em todo o estado, proporcionando uma verdadeira “estrada de água” do rio Hudson aos Grandes Lagos, que redirecionou grande parte da produção do meio Oeste para o escoamento através do seu porto.

A abertura de canais e a dragagem dos rios foram os principais serviços feitos para a melhoria da navegabilidade e ancoragem neste porto, pelo menos ao longo da primeira metade do século XIX. Antes mesmo de um plano para a acostagem, que era dominada por privados em seus embarcadouros, a municipalidade de Nova Iorque resolveu agir para resguardar os interesses comerciais da cidade e de sua classe dominante em outra frente. Segundo Rebouças: “Em Nova York já se tinha gasto, em 1862, 530.000.000 dólares no melhoramento das condições de navegabilidade do porto; 3 milhões de jardas cúbicas tinham sido escavadas do fundo do mar.”.¹²⁰

Para Albion, entender a hegemonia do porto de Nova Iorque, frente aos seus maiores rivais norte-americanos, significa perceber que “it drew to itself the three major trade routes—from Europe, from the southern ports, and from the West.”.¹²¹ Nesse tocante, concordamos de todo com Albion, o que se vê constatado no **gráfico 13**, que demonstra o grande movimento de embarcações entre este porto e outros nos EUA.

Fica patente que o autor superdimensiona o peso da ação individual dos negociantes nova-iorquinos nesse processo, considerando que esse porto ganhou uma vantagem competitiva sobre os portos rivais, porque seus empresários empreendedores anteciparam o crescimento do comércio após as guerras napoleônicas e capturaram a maior parte dele. Nos

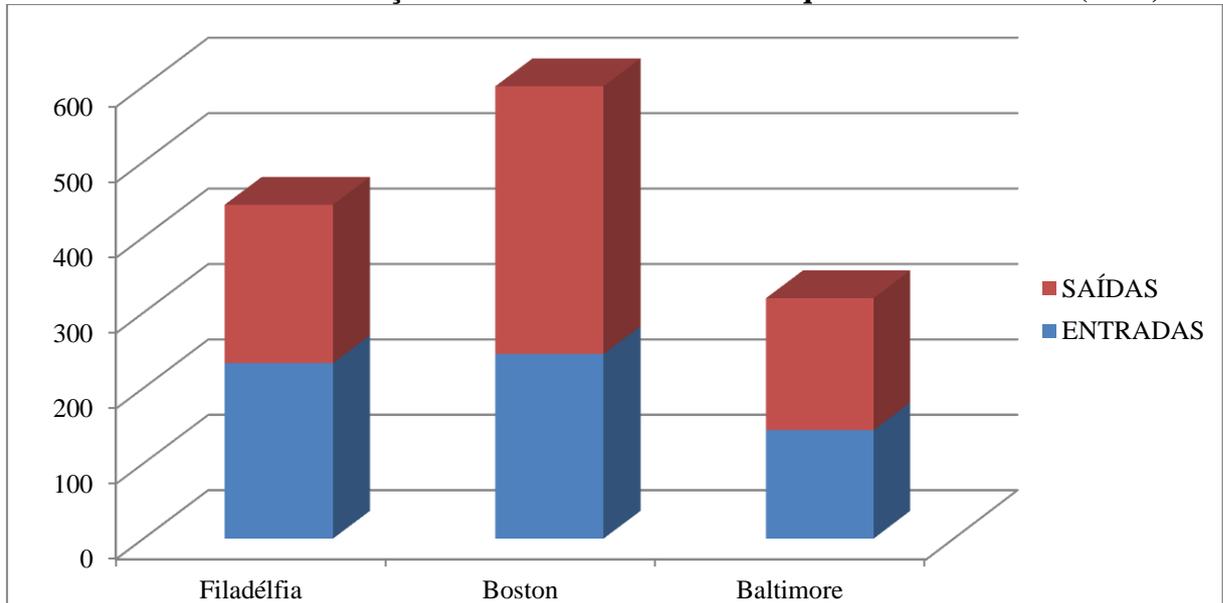
¹¹⁹ REBOUÇAS, André. Justificação do Sistema de Execução das Obras. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1872, p. 9.

¹²⁰ Idem.

¹²¹ ALBION, Robert. Op. Cit., p. 10.

parece mais justo entender essa hegemonia pelo prisma da industrialização do Norte e da vitória da União na Guerra Civil.

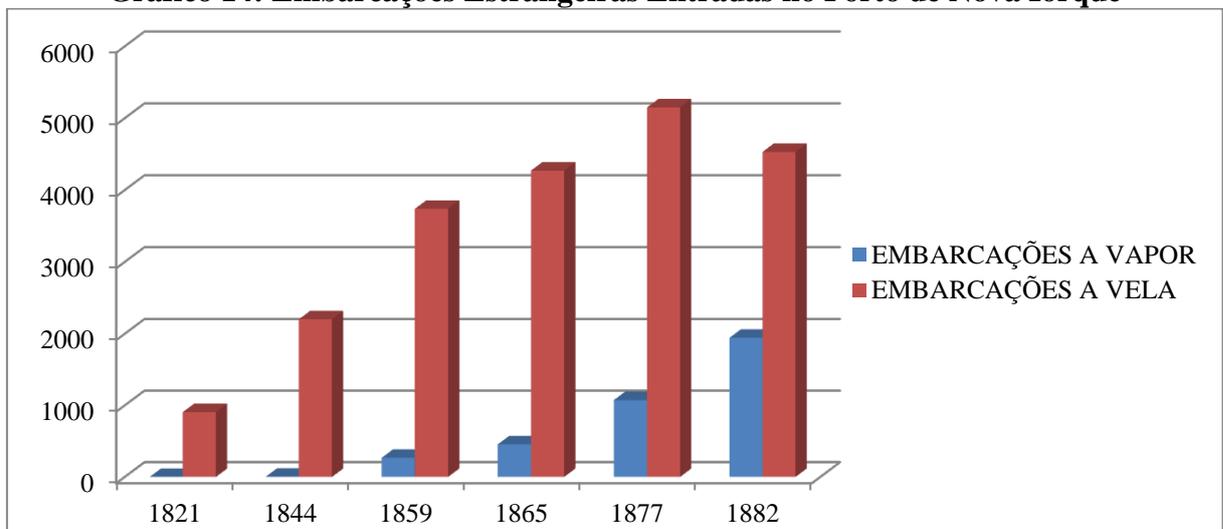
Gráfico 13: Movimentação Portuária Entre Nova Iorque e Outros Portos (1840)



Fonte: SCHNORE, Leo Francis. *The New Urban History: Quantitative Explorations by American Historians*. Nova Jersey: Princeton University Press, 1975, p. 59.

A industrialização do Norte se refletiu claramente na sua indústria naval: “This came from the fact that these shipyards at and near Manhattan Island were occupied by builders who were the firstest, and largely patronized by the owners of steam vessels [...]”¹²². A indústria norte-americana é da segunda geração, aquela identificada com o casco aço e o motor a vapor na navegação. Não é de se surpreender que o primeiro barco a vapor tenha navegado no Hudson...

Gráfico 14: Embarcações Estrangeiras Entradas no Porto de Nova Iorque



Fonte: NEW YORK CITY. *A Maritime History of New York*. Nova Iorque: Going Costal, 2014, p. 178.

¹²² MORRISON, John. Op. Cit., p. 87.

Em Nova Iorque, esse processo foi antecipado e concentrado de forma realmente impressionante, transformando esse porto no ponto final da navegação transatlântica a vapor que principiava na Europa. Nova Iorque nunca mais deixou de receber a maior parte das embarcações estrangeiras destinadas aos EUA. Como se pode ver no **Gráfico 14**, a presença do vapor era cada vez mais maciça e constante.

Dessa forma, desde a década 1830, se debatia formas de melhoramento do porto de Nova Iorque. A primeira grande obra, para surpresa de Rebouças e contrariedade de Albion, foi inaugurada pela municipalidade de Nova Iorque em 1841: a *Atlantic Basin* foi cercada, desde a sua construção, de grandes polêmicas. Primeiro por que ficava distante do centro financeiro da cidade e dos grandes armazéns de importação e exportação, no distante bairro do Brooklyn; segundo, porque seus custos foram duramente criticados pelos magnatas do comércio e indústria locais.

Segundo Rebouças, a *Atlantic Basin* se tratava de uma doca “imitada das docas inglesas” e, por isso mesmo, tinha grandes proporções (17 hectares de ancoradouro). Ela abrigava, simultaneamente, os gigantes dos mares *Laviatã* e *Great Eastern*.¹²³ A operação dessa nova resistente e grandiosa infraestrutura não impediu a multiplicação dos *wharfs*.¹²⁴ Segundo o engenheiro brasileiro, em 1872, “Nova Iorque tinha 132 trapiches (wharfs) que faziam imperfeitamente o serviço dos seus 71 paquetes mensais, e mal acomodavam os 600 a 800 navios em operações de carga e descarga.”¹²⁵

Entretanto, o serviço de ambos ainda se mostrava totalmente manual, sem qualquer padronização de procedimentos, ainda muito dependente da força e habilidade dos trabalhadores distribuídos em uma miríade de processos de trabalho. Uma verdadeira selva se estabeleceu, no Brooklyn, em torno da contratação da força de trabalho portuária, o desordenamento era grande e garantia os lucros de vários intermediários que se estabeleciam pela força.¹²⁶

O ponto de viragem decisivo para adequar o porto de Nova Iorque à lógica capitalista, que demandava a navegação a vapor e as ferrovias, está na criação do *New York City's Department Of Docks* (DOD). Criado em 1870, suas prerrogativas iniciais eram estudar a situação do porto de Nova Iorque e produzir planos gerais para a faixa costeira do sobredito porto, sendo responsável pela concepção e construção de muralhas de alvenaria, cais, docas, armazéns, terminais marítimos-ferroviários e muitos outros edifícios que atendiam às

¹²³ REBOUÇAS, André. Op. Cit.

¹²⁴ Embarcadouros privados no geral: trapiches, pontes, cais, etc.

¹²⁵ REBOUÇAS, André. Op. Cit., p. 10.

¹²⁶ BARNES, Charles. *The Longshoremen*. Nova Iorque: Russel Sage Foundation, 1915.

necessidades do porto em expansão. Ao longo dos seus 121 anos de existência, o DOD acumulou prerrogativas e passou a ser uma verdadeira *port authority*¹²⁷.

O único documento que encontramos e que conta parte do arranque histórico do DOD é a introdução da obra de Rebouças supracitada. O engenheiro brasileiro trouxe de sua viagem aos EUA um informativo muito rico e conclusivo, o qual introduz o seu livreto sobre a incursão no porto nova-iorquino. Traduzido por João Kunhardt, o informativo traz um retrospecto histórico do primeiro plano formulado pelo DOD.

No começo da década de 1870, George McClellan, famoso general da Guerra Civil e engenheiro, elaborou o plano para amuralhar os rios que margeavam Manhattan, prontamente aceito pela municipalidade. Essencialmente, consistia em aparelhar a ilha com um muro de rio dotado de píeres inseridos em intervalos de acordo com a demanda do comércio e o bom fluxo marítimo. Esse projeto foi a diretriz dos melhoramentos do porto de Nova Iorque, sendo executado até 1916.

O seu objetivo estava declarado logo no início do informativo: “O principal escopo que a comissão teve em vista, delineando um novo sistema de acomodações para o serviço marítimo do porto de Nova Iorque, foi torná-lo simples, econômico e prático”¹²⁸, se estavam patentes as qualidades apontadas, podemos dizer que de “novo” o sistema não havia nada.

O que se pretendia era basear a obra em um cais corrido, de pedra e alvenaria, com profundidade muito menor que a exigida pelas maiores embarcações da época, apenas seis metros, donde partiam as, agora, ampliadas e fortificadas pontes que marcaram esse porto desde o começo do século. A lógica produtiva pouco mudara, apenas se reproduzia ao máximo para tentar acompanhar a mudança qualitativa impressa pelo vapor nas comunicações marítimas e terrestres.

Segundo o documento,

Nenhuma das novas pontes terá menos de 60 pés (18 metros) de largura, exceto em casos particulares, nos quais somente um dos lados da ponte puder ser utilizado (nas circunvizinhanças das estações de vapores fluviais, por exemplo) a maior parte das pontes terá 80 pés (24 metros) e 100 pés (30 metros) de largura.¹²⁹

O sentido conferido às “novas pontes” está dado no parâmetro das já existentes, não há o revolucionamento das forças produtivas nesse caso, e sim a reprodução em maior escala do mesmo estágio de desenvolvimento destas. As pontes se apoiariam no leito marítimo com

¹²⁷ BONE, Kevin. *The New York Waterfront: Evolution and Building Culture of the Port and Harbor*. Nova Iorque: Monacelli Press, 1997.

¹²⁸ REBOUÇAS, André. Op. Cit., p. 6.

¹²⁹ Idem. (grifos nossos)

pegões de madeira e seriam construídas, em sua maioria, de madeira e ferro, sendo alguns casos especiais de pedra e alvenaria.

As Docas de Nova Iorque, conhecidas como *Jetty Principle*, embora extremamente pouco custosas e amplas para a época, acarretavam três problemas em sua concepção: as grandes embarcações a vapor até podiam acostar nelas, mas de forma muito lenta e extremamente cuidadosa, isso incrementava muito o tempo de carga e descarga das mercadorias, além de valorizar sobremaneira a praticagem; seus principais materiais (madeira e ferro), expostos ao clima e às marés, estavam suscetíveis e eram descartáveis em médio e longo prazo, portanto demandavam grande esforço de conservação, manutenção e reposição; de início, não havia sequer previsão do assentamento de maquinário (guindastes e esteiras principalmente) e, no futuro, sua constituição fora um problema quando estes se generalizaram nas operações portuárias do atlântico, assim como estava descartada qualquer possibilidade de avanço de linhas férreas sobre as pontes, se tolhendo à linha do cais.

O informativo define a operação portuária com a qual o DOD se deparou quando de sua fundação, da seguinte forma:

No sistema atual há desde a rua 61 até a rua 52 uma linha de trapiches (*wharfs*) de 150.293 pés (45.809 metros) ou 28,5 milhas com uma superfície total de pontes de 2.328.698 pés quadrados (215.868 metros quadrados). Denomina-se linha de trapiches (*Wharf-Line*) toda a porção de cais e pontes, que podem ser atracadas pelos navios. Presentemente uma grande porção desta linha está inutilizada por ter insuficiente profundidade d'água ou por outras causas.¹³⁰

A conclusão mais evidente que tiramos dessa descrição é a grande capacidade reprodutora que os *wharfs* tinham, a despeito das exigências do fluxo e profundidade exigidos pelas grandes embarcações a vapor, poucos portos no mundo poderiam apresentar 215.868 metros quadrados de superfície acostável. A segunda, é que a questão da profundidade de água pode se resolver construindo pontes maiores, mas se o nível de intervenção na natureza é da mesma qualidade, as maiores embarcações continuariam encontrando grandes dificuldades de acostarem nas pontes.

E o que propunha o DOD? “No novo sistema, a linha dos trapiches será de 37 milhas (59.544 metros) com uma superfície de pontes de 5.105.000 pés quadrados (474.253 metros quadrados) desde a rua 61 até a rua 51.”¹³¹; uma nova linha de trapiches seria construída, agora ampliados em número, espaço para acostagem e capacidade de carga, mas ainda sendo regidos por uma operação portuária pré-capitalista (**Anexo 8**). O baixo nível de intervenção na natureza, os módicos investimentos em capital constante e a mais valia absoluta, como centro

¹³⁰ Ibidem, p. 7. (grifos nossos)

¹³¹ Idem.

da acumulação no porto, ditaram suas principais características aparentes no século XIX: baixa mecanização, alienação da força de trabalho incompletamente desenvolvida e ordenamento precário das unidades produtivas portuárias.

Como então o porto de Nova Iorque era funcional a ponto de trafegar tamanha quantidade de carga? Segundo um atento observador no início do século XX, cerca de **oitocentos e cinquenta píeres** ponteavam o cais em Manhattan!¹³²

2.3. O Imperial Porto de Marselha: Entre o Mediterrâneo e o Atlântico

O estudo sobre o porto de Marselha tem uma peculiaridade frente aos outros que fazemos nessa seção, essa cidade portuária não é exatamente atlântica. Embora suas trocas transoceânicas só tenham crescido ao longo do século XIX, é no Mediterrâneo que se desenvolverá a maior parte do fluxo de pessoas e mercadorias que embarcam e desembarcam naquele porto. E isso dota a reflexão sobre Marselha de um sentido irremediável: o seu porto é daqueles tipicamente desenvolvidos para o imperialismo e, em especial, por uma potência imperial capitalista. Assim, Marselha ficou identificada na sua relação com a África, de troca e intercâmbio, mas também com Paris, longe o suficiente para afastar as contradições entre colonialismo e capitalismo, e perto o suficiente (ainda mais com as linhas férreas) para transportar e efetivar os capitais enredados com a lógica imperial.

Segundo Saupin: “Au milieu du XIXe siècle, Marseille s’est installée pour longtemps au sommet de la hiérarchie des ports français en associant le mieux les principes de mondialisation et d’industrialisation portuaire, tout bénéficiant de la colonisation.”¹³³ Naquele porto, o colonialismo francês e suas contradições com o capitalismo, que lá se desenvolvia, encontrava solução nos vultosos lucros a serem realizados com os produtos “exóticos” importados e com os capitais exportados para as colônias, além dos manufaturados expedidos em suas viagens transatlânticas. Porto Franco desde 1817, ou seja, com baixíssimo custo de taxas e encargos para os capitães que ali ancoravam, Marselha despontou como principal porto mediterrânico.

Dessa forma, podemos dizer que a função de porto regional de Marselha, com sua posição geográfica estratégica comercial e militarmente, catapultou sua condição de principal porto de uma das maiores potências do oitocentos, sendo sede de interesses nacionais desde o começo do século. A sua industrialização e urbanização, ao mesmo passo que contribuíram para esse processo, também sofreram grande contributo da generalização dos vapores

¹³² BARNES, Charles. Op. Cit.

¹³³ SAUPIN, Guy. Op. Cit.

marítimos, em duas frentes: em escalas cada vez maiores, chegavam os produtos naturais das colônias, que se acumulavam na cidade portuária e, pouco a pouco, lá mesmo eram transformados pela moderna indústria; e seu parque industrial metal-mecânico se deve especialmente a esse tipo de navegação, as oficinas de reparo e estaleiros floresceram na região.

Prova desse intenso movimento portuário está expresso nos números fornecidos pela Câmara de Comércio de Marselha. Seu porto correspondia a 21% do tráfego de mercadorias na França, sendo 32% do comércio de importação e exportação, 62% das embarcações idas e vindas do Mediterrâneo. Sua movimentação portuária era 244% maior do que o segundo porto nacional, Havre. Marselha recebera ou expedira 15.771 embarcações de todos os tipos em 1844, importando um movimento de 1.620.000 toneladas em seu cais, enquanto Havre recebera ou expedira 9962 embarcações, importando 1.281.000 toneladas.¹³⁴

Quadro 6: Divisão Percentual da Movimentação Portuária nos Portos Franceses (1844)

	Longo Curso	Grande Cabotagem	Pequena Cabotagem
Marselha	21%	28%	8%
Havre	8,6%	5,5%	8,5%
Rouen	6,2%	18%	8%
Bordeaux	4,3%	0,5%	8%
Dunkerque	4,2%	5%	1,5%
Nantes	2,9%	6,5%	5%
Outros	52,8%	36,5%	61%

Fonte: CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE. Marseille Et Les Intérêts Nationaux Qui Se Rattachent A Son Port. Marselha: Barlatier-Feissat: 1845. (formulação própria)

O **Quadro 6** demonstra a liderança incontestada do porto de Marselha na hierarquia dos portos franceses em meados do século XIX. Deste, concluímos que o sistema daquele país era bem descentralizado, mas concentrava em Marselha boa parte da movimentação de longo curso e da grande cabotagem nacional.

Durante o Segundo Império, Marselha se estabeleceu definitivamente como o principal porto do Mediterrâneo, mas também era fundamental como porta de entrada das comunicações internas, especialmente no vale Rhône, como rota até Lyon, onde se dividia até Paris ou chegava na Suíça e Alemanha. O desenvolvimento dos caminhos de ferro (Avignon-Marselha em 1849, Marselha-Toulon em 1859) foi decisivo para a fluidez das comunicações deste porto com o interior.

Não apenas por conta da secular navegação Mediterrânea, mas também da crescente navegação transoceânica, que Marselha se constituía como ponto obrigatório e, na maioria

¹³⁴ CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE. Marseille Et Les Intérêts Nationaux Qui Se Rattachent A Son Port. Marselha: Barlatier-Feissat: 1845, p. 20.

das vezes, final da grande navegação a vapor, que florescia em meados do século XIX. Os primeiros navios a vapor entraram em seus cais desde a década de 1810. Com o desenvolvimento da navegação, o número, a capacidade, a autonomia e a regularidade dos paquetes aumentaram sobejamente no maior porto francês. Cada vez mais se tornava impositivo adequar a acostagem e a velocidade das operações de carga e descarga aos novos padrões impressos pelo navio a vapor e a ferrovia. Segundo o supracitado relatório da Câmara de Comércio:

La position de Marseille la met sur le passage de ce courant universel: son activité n'a cessé de suivre la loi ascendante du mouvement général. L'exécution des chemins de fer, la nouvel élément de puissance industrielle que cette ville aura dérivé jusque dans ses murs par l'achevement de son admirable canal, la colonisation du littoral africain et bien d'autres causes encore auront necessairement ajouté aux besoins matériels du port de Marseille.¹³⁵

A geomorfologia da costa de Marselha também era extremamente proveitosa para as atividades portuárias. O “Vieux-Port” era, até 1844, a única área dotada de cais próximo ao ancoradouro. Essa verdadeira doca abrigada naturalmente, em uma reentrância na costa, tinha grande profundidade (tanto no seu ancoradouro, quanto próxima à área de acostagem). Esse fenômeno era raro, se analisarmos comparativamente aos outros portos que estudamos, então boa parte das maiores embarcações conseguia acessar diretamente o cais. Um importante estudioso constatou estas condições, e mais: “A orientação da costa coloca o porto ao abrigo das grandes tempestades, e a sua construção e manutenção não apresentavam problemas específicos; nenhum lodamento ou assoreamento é de temer nesta costa rochosa.”¹³⁶

Entretanto, duas questões se impunham desde cedo no velho porto de Marselha: sua restrita navegabilidade numa área de apenas 29 hectares; e as frágeis infraestruturas dos cais de madeira, alvenaria ou pedra, que se deterioravam rapidamente no contato com embarcações cada vez maiores. Por conta da falta de espaço no porto, os navios eram obrigados a atracar de forma perpendicular ao cais, e todo trabalho de carga ou descarga se tornava incrivelmente moroso, cruzando pontes entre umas e outras embarcações ou usando das pequenas embarcações de serviço, transportando uma quantidade limitada de volumes, e assim forçando ao recurso de incontáveis viagens e transbordos.

A limitação das infraestruturas e a baixa mecanização daquela operação portuária chamava a atenção da Câmara de Comércio que, defendendo as prerrogativas dos seus associados, assim descrevia o dito processo produtivo: “De là cette déplorable obligation, pour Marseille, d'effectuer long-temps encore la majeure partie de ses chargements et

¹³⁵ CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE. Op. Cit, p. 113.

¹³⁶ CÉLERIER, Pierre. Osportos marítimos. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1962, p. 90.

déchargements par chattes et accons, mode forcé qui coûte à l'encombrent du port toute une flote de bateaux de servitude.”¹³⁷

O mesmo relatório apela para um cálculo duvidoso sobre o custo da construção e manutenção das docas: no contraste com os pronunciados grandes investimentos das docas inglesas, as de Marselha seriam menos custosas pelas técnicas aperfeiçoadas com a experiência inglesa, além do baixo custo na ocupação e transformação da nova região portuária. Assim, apelavam por sua construção: “Enfin, ne pardons pas de vue le grand fait méditerranéen de l'entrepot cosmopolite. Le dock est un moyen de river ce dépôt universel au port de Marseille, et d'y donner un nouvel et incroyable essor au commerce de réexportation.”¹³⁸

Esse quadro começa a mudar a partir de 1845, com a construção da primeira doca marselhesa: a Bassin de La Joliette, medindo 21 hectares. Assim, concluía a Câmara de Comércio de Marselha: “On ne peut dire non plus, que les créations de la Joliette doivent mettre la navigation à Marseille sur un pied égal à ce qu'elle au Havre. On vient de se convaincre de l'infériorité de condition matérielle qui subsistera encore.”¹³⁹ Ela foi a primeira do total de oito construídas durante o século XIX, em ordem de finalização, a saber: Bassin de La Joliette, Bassin du Lazaret, Bassin du Arenc, Bassin de La Gare Maritime, Bassin National, Bassin de Réparatique a Flot, Bassin de La Pinède e Bassin Provisoire (**Anexo 9**).

Construídas ao norte do “Vieux-Port”, formando um novo porto contínuo ao antigo, também usufruía das boas condições do seu leito submarino, entretanto, estavam mais suscetíveis aos ventos e às marés; por conta disso, foi construído um quebra-mar na parte externa do complexo. A escolha pelo quebra-mar, embora avançada para a década de 1850, se revelou limitante para o movimento portuário, logo a extensão dos molhes não poderia ser ampliada. As docas eram ligadas por seis passagens internas apartadas por pontes suspensas de ferro e dotadas de molhes internos, os de meados do século, eram de madeira e ferro, e mais tarde de pedra e alvenaria. O complexo que se desenvolveu ao longo do século XIX oferecia 27 quilômetros de cais e 250 hectares de ancoradouro.¹⁴⁰

O espaço para armazenagem era limitado pelas colinas que ficavam de frente à costa, ainda tomavam espaço de armazenagem as linhas férreas, dessa forma, os armazéns em Marselha cresceram para cima¹⁴¹, passando a ter até seis andares! (**Anexo 10**) A aplicação

¹³⁷ CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE. Op. Cit, p. 112.

¹³⁸ Ibidem, pp. 185-186.

¹³⁹ Ibidem, pp. 117.

¹⁴⁰ CÉLERIER, Pierre. Op. Cit.

¹⁴¹ Ocupavam 37,5 hectares de terreno e ofereciam 130 hectares de armazenagem, no início do século XX.

mecânica foi muito lenta ao longo do século XIX, os guindastes foram se generalizar apenas na última década e, mesmo no século XX, a linha férrea chegava no cais de cinco das oito docas.¹⁴²

Em 1855, o Estado Francês concede a operação e parte da dotação de infraestruturas das Docas de Marselha a privados, por 99 anos. Uma sociedade liderada por Paulin Talabot, um jovem engenheiro e político apoiado por banqueiros poderosos, passou a ter o controle de La Joliette e a planejar o desenvolvimento do principal porto francês. A *Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille* foi fundada em 1856, e segundo Rebouças, já “em 1857, reconhecida a insuficiência da bacia de La Joliette, principiou-se a construir um grande quebra-mar para abrigar as três novas bacias do Lazareto, do Arenc e Napoleão.”¹⁴³

Os monumentais edifícios da companhia, construídos sob a direção do arquiteto Gustave Desplaces entre 1858 e 1864, dotaram a bacia de La Joliette com quatro grandes armazéns de alvenaria e ferro, cada um com seis andares e colados ao edifício da administração, chamado "Hotel de Direction" (**Anexo 10**). Assim, nota André Rebouças: “[...] organizada com um capital de vinte milhões de francos ou 8.000:000\$000, logo construiu seu grande entreposto; em torno do cais elevou telheiros, colocou vias férreas e enfim todo o material fixo e rodante necessário a uma doca estabelecida nas condições das melhores da Inglaterra.”¹⁴⁴

Nem tudo eram flores para a companhia. segundo Suárez Bosa, durante todo século XIX, a Câmara de Comércio continuou tendo pronunciada capacidade de interferência nos destinos da construção e operação portuária em Marselha.¹⁴⁵ Quarto maior porto do mundo durante a maior parte do período estudado, a partir do final do século XIX, alguns portos do Norte ultrapassam Marselha que acabou ficando atrás de Londres, Nova Iorque, Hamburgo, Antuérpia e Roterdan.

Os grandes investimentos em infraestrutura e, no fim do século, o início da aplicação de maquinários, interpôs mais ainda em contradição o processo produtivo dessa operação portuária e os maiores vapores e locomotivas europeus com o qual lidava. O bode expiatório para a queda relativa de Marselha, na hierarquia portuária, passou a ser, então, a organização corporativa da força de trabalho. Segundo um estudo patrocinado pela empresa,

D'autres difficultés provenaient de l'organisation du travail et des procédés primitifs de manutention. L'outillage mécanique, qui constitue aujourd'hui un élément si importante de la prospérité des ports, faisait complètement défaut: aucune machine

¹⁴² BONILLO, Jean-Lucien (orgs). *Marseille, Ville et Port*, Marselha: Parenthèses, 1992, p. 80.

¹⁴³ REBOUÇAS, André. *Companhia Doca da Alfândega...* Op. Cit., p. 14.

¹⁴⁴ Idem

¹⁴⁵ BOSA, Miguel Suárez. Op. Cit.

ne venait en aide à la main de l'homme. Le trafic des quais était monopolisé par la puissante Corporation des portefaix, dont il est nécessaire de dire, dès à présent, quelques mots, car nous la retrouverons plus tard en conflit avec la compagnie des Docks.¹⁴⁶

O que está claramente manifesto no estudo é a intenção da Companhia das Docas de Marselha de proletarizar a força de trabalho a seu serviço, antes mesmo de generalizar a mecanização em sua operação, padronizar e coordenar todos os seus processos produtivos, segundo a racionalidade capitalista: poupando trabalho e extraindo mais valor a partir dos avanços das forças produtivas. Intentava, pois, politicamente destruir a organização que protegia os trabalhadores, submetendo-os de forma real ao capital.

2.4. O Porto de Lisboa e sua “Situação Privilegiada”

Estudar os portos portugueses do século XIX não é tarefa fácil. A historiografia que temos é de extrema qualidade, mas escassa. Das leituras que fizemos, Ana Prata¹⁴⁷ nos parece uma referência fundamental, é a partir de sua pesquisa e da bibliografia com a qual trabalha que nos referenciamos para a maior parte das informações aqui contidas.

Os últimos anos de monarquia em Portugal, antes da Revolução Republicana de 1910, tiveram forte transformação no setor de transporte. Para além da já tão falada mudança da base técnica e tecnológica da navegação, houve mesmo uma forte aposta estatal nos transportes e comunicações como carro-chefe da economia portuguesa. Idealmente, as trocas estimulariam a produção dos principais produtos portugueses, e sua industrialização seria acelerada, desenvolvendo algum mercado interno. Conforme se constata no quadro abaixo, de fato houve importante incremento no fluxo de cargas lisboeta nas décadas finais do século XIX.

Quadro 7: Movimentação Portuária em Lisboa (1882/1883-1905)

Capacidade	Média das Entradas Entre 1882 e 83	Entradas em 1905
Até 1000 Toneladas	955	436
1000-2000 Toneladas	458	938
Acima de 2000 Toneladas	91	853
Total	1504	2227

Fonte: PRATA, Ana. Políticas Portuárias na I República (1880-1929). Lisboa: Caleidoscópico, 2011.

A segunda metade do século XIX, em Portugal, viu aflorar, por parte das suas classes dominantes, uma importante consciência sobre o papel dos portos para o país. O gargalo infraestrutural, criado pelo aumento do fluxo de mercadorias e pessoas nos portos

¹⁴⁶ DRUJON, Jules. Étude Sur Les Docks de Marseille. Paris: Recueil Sirey, 1913, pp. 26-27.

¹⁴⁷ PRATA, Ana. Políticas Portuárias na I República (1880-1929). Lisboa: Caleidoscópico, 2011.

portugueses, nominalmente Lisboa, era a razão material para isso. Segundo Prata, a atuação do Estado nesse tocante era lenta, e se dava quando das emergências, sempre reparando improvisando os cais e pontes existentes: “As intervenções nesses anos de monarquia, tinham propósitos circunscritos e focalizados.”¹⁴⁸

Não havia centralização da administração e da conservação dos portos portugueses, vários órgãos governamentais de diferentes esferas intervinham na costa e atendo aos interesses especialmente dos representantes do comércio internacional (proprietários de armazéns e depósitos), assim, importantes montantes de dinheiro público eram postos em obras extremamente precárias. Apenas em 1901, com a nomeação do engenheiro militar Adolfo Loureiro para a Direção-Geral das Obras Públicas e Minas, e encomendado a ele um minucioso estudo, que a situação dos portos portugueses passou a ser pensada sistematicamente.

O Porto de Lisboa, situado no Rio Tejo, se estende ao longo da cidade por 25 quilômetros. Até os fins do século XIX, se resumia ao Cais das Duas Estacas para o embarque e desembarque de passageiros, além de vários pontões e cais construídos e mantidos por concelhias, municipalidade, ministérios, etc. Segundo Adolfo Loureiro:

Destinados exclusivamente a melhoramentos locais e à satisfação de exigências restritas, e porventura urgentes, consistiam sempre essas obras em cais e pequenas caldeiras para serviço de gêneros da mesma natureza, ou de embarcações da mesma proveniência [...] Portanto, tudo se limitou a pequenas obras, restritas a um ou outro ponto, sem subordinação a um plano geral cuidadosamente estudado.¹⁴⁹

Para o engenheiro,urgia a necessidade dos melhoramentos materiais no porto de Lisboa, e uma articulação em toda sua faixa fluvial, integrando um plano nacional portuário.

É bem verdade que a condição excepcional do porto de Lisboa suscitara, desde a década de 1870, vários projetos e planos de comissões governamentais e de engenheiros estrangeiros. Em 1883, mais uma comissão foi formada, agora definitivamente o porto de Lisboa seria melhorado. A obra seria tocada pelos ministérios das Obras Públicas e da Fazenda, o valor total projetado era de 14.803.300\$000 e a forma de contratação da empreitada foi única, embora a obra tivesse sido dividida em quatro seções. Apenas em 1885, procedeu-se o concurso para a apresentação de projetos.¹⁵⁰

Assim comentava o Engenheiro Afonso Loureiro sobre esse processo:

Tratando-se de obras dispendiosas e difíceis, obras que se fazem uma vez durante longa vida de uma Nação, e que em grande parte serão pagas pela cidade de Lisboa,

¹⁴⁸ PRATA, Ana. Políticas Portuárias na I República (1880-1929). Lisboa: Caleidoscópio, 2011, p. 31.

¹⁴⁹ LOUREIRO, Adolfo. Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes. In: PRATA, Ana. Políticas Portuárias na I República (1880-1929). Lisboa: Caleidoscópio, 2011, pp. 60-61.

¹⁵⁰ PRATA, Ana. Op. Cit., p. 62-63.

que é a primeira contribuinte do Estado, a primeira praça comercial do País, a sua capital e o centro da sua vida industrial e política [...] desatendê-lo nos mais urgentes melhoramentos seria um grave erro, se não também injustiça inqualificável.¹⁵¹

Prata acerta na centralidade dada à atuação desse engenheiro, é dele o projeto vencedor do concurso. No ano seguinte, outra concorrência foi feita para a arrematação da empreitada, e o vencedor foi o construtor francês Hildenert Hersent (**Anexo 11**). O prazo para a conclusão da primeira e maior seção do porto de Lisboa era de 10 anos, a partir da assinatura do contrato em 1887. A fiscalização dos trabalhos ficou a cargo de Adolfo Loureiro durante a maior parte da obra.

Os dez anos que se seguiram foram de abertos conflitos do engenheiro contra o governo por privilégios, especialmente alfandegários e cambiais. Como nota Ana Prata: “Outra reclamação, várias vezes apresentada era devida às demoras com que se faziam alguns pagamentos vencidos, justificando-se sempre o Governo com as difíceis condições do Tesouro Público.”¹⁵² Em 1892, o empreiteiro francês chegou mesmo a pedir a rescisão do contrato com indenização pelos acordos não cumpridos pelo governo. Um novo contrato foi firmado, então, em 1894, com novas condições de pagamento que atendiam aos interesses do empreiteiro e novo prazo: as obras deveriam ser entregues em maio 1907.

A partir de sua entrega pelo empreiteiro, o governo passou a administrar diretamente o porto modernizado, por meio do Conselho de Administração Autônomo, composto pelo Diretor da Alfândega, pelo chefe do Departamento Marítimo do Centro e por representantes do comércio, das empresas de navegação e das companhias de caminho de ferro. O encarregado executivo desse conselho foi o engenheiro da empresa de Hersent, Luís Strauss.

Entretanto, entregue a obra, o Estado logo percebeu que novos gastos deveriam ser efetuados para dotar o porto de molhes, diques, armazéns, prédios administrativos e, especialmente, maquinários para adequação das suas operações ao uso da ferrovia e da navegação a vapor, além do serviço permanente de dragagem demandado graças às especificidades geomorfológicas do estuário do Tejo. A despesa total, com os 20 anos de obras, foi de 11.239.175\$553.¹⁵³

2.5. Porto de Las Palmas: “Puerto de Suministro”

O arquipélago das Canárias, embora esteja ao largo do Marrocos, é ainda hoje parte do Império Espanhol, sendo Região Autônoma. Durante o século XIX, as suas duas maiores ilhas: Santa Cruz de Tenerife e Canárias, foram fundamentais para o desenvolvimento da

¹⁵¹ LOUREIRO, Adolfo. Op. Cit., p. 63.

¹⁵² PRATA, Ana. Op. Cit., p. 65.

¹⁵³ Ibidem, pp. 67-68.

navegação a vapor. Vocacionados como portos de abastecimento, tanto Tenerife, quanto o porto de La Luz (nas ilhas Canárias), se tornaram rotas obrigatórias para as embarcações transatlânticas. Parar nas ilhas canárias para abastecimento não significava perder tempo e sim ganhar espaço de carga, já que os insumos necessários para a viagem poderiam tomar espaço se fossem abastecidos de uma vez só. A localização geográfica de Canárias foi o fator determinante para o seu estabelecimento como grande porto de abastecimento atlântico. Nessas ilhas, o negócio do carvão se estabeleceu fortemente.

Os vários artigos sobre a realidade portuária e a tese¹⁵⁴ de Miguel Suárez Bosa constituem na melhor fonte de informações que temos sobre aquele porto. Já em 1836, o governo espanhol declarou Canárias como porto de depósito de carvão, estando as embarcações desse produto sujeitas a pagarem apenas 2% pela armazenagem. Em 1852, o governo espanhol declarou as ilhas como Portos Francos, a decisão estatal buscava atrair, em Canárias, grandes interesses da nascente indústria de navegação a vapor transatlântica. Outra condição que desenvolveu o porto canário foi o seu crescimento demográfico, primeiro por conta do abastecimento das ilhas, segundo por conta da indústria pesqueira que se encorpava através dos “fretes de retornos”, ou seja, das embarcações que tudo descarregavam nas ilhas (seja para depósito como entreposto, ou abastecimento interno) e voltavam os produtos canários. Segundo Bosa, em 1852, 62 embarcações a vapor (50 ingleses e 12 franceses) aportaram em canárias, requerendo apenas 4.837 toneladas de carvão. Na altura, o porto contava com nove depósitos, todos estrangeiros, da mercadoria.¹⁵⁵

As principais exploradoras do porto de canárias eram, sem dúvidas, as companhias de navegação a vapor e serviços portuários, com destaque para as de abastecimento de carvão, especialmente inglesas. Grandes empresas se instalaram com seus molhes e armazéns no porto canário, ainda no século XIX, através de concessões públicas, antes mesmo da constituição de uma autoridade portuária pública. Essas empresas, majoritariamente, eram também companhias de navegação transatlânticas, dispondo de armazéns de carvão em vários portos ao longo do atlântico, por meio de concessão direta ou por acordos com proprietários ou autoridades locais. Algumas delas adotavam estratégias de diversificação das atividades, abarcando todo o espectro possível de exploração dos serviços portuários; outras verticalizavam sua atividade e operavam apenas um tipo específico de carga, sendo inclusive

¹⁵⁴ BOSA, Miguel Suárez. *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas*. Las Palmas: Caja Rural de Canarias, 2003.

¹⁵⁵ BOSA, Miguel Suárez. *Las Empresas Carboneras En Los Puertos De Las Islas Atlánticas*. Vida Marítima [On Line], novembro 2008.

proprietárias de fábricas, minas e terras onde se produziam tais insumos. Como se constata no quadro a seguir.

Quadro 8: Principais Empresas Carboneras Estabelecidas em Las Palmas no Oitocentos

Matriz	Filial(is)	Ano de Concessão	Característica
Miller's Coaling C.	Miller y Cia	1854	Diversificação
Blandy BROS & C.	Coaling & Shipping	1885	Diversificação
Elder Dempster	Gran Canary Coaling C. Atlantic Coaling C. Tenerife Coaling Co.	1886	Diversificação
Wilson, Sons & C.	Compañía Nacional de Carbones Minerales Compañía Hesperides	1895	Verticalização

Fonte: BOSA, Miguel Suárez. Las Empresas Carboneras En Los Puertos De Las Islas Atlánticas. Vida Marítima [On Line], novembro 2008.

Esse movimento, como vimos, está na base dos acontecimentos do capitalismo imperialista, as ilhas Canárias se tornaram, então, parada técnica obrigatória para o abastecimento dos grandes “buques”, que deveriam transbordar de mercadorias e poupar espaço com combustíveis e víveres (para exportação dos materiais de capital constante e importação das matérias-primas a serem transformadas pela indústria europeia). Assim, viabilizavam as zonas de influência das potências:

Destacan la mayoritaria presencia de empresas extrajeras, en las atividades ligadas a la función de puerto de esacala, es decir empresas mayoritariamente se servicios marítimos (abastecimento de combustible sólido o líquido, aguada, almacenamiento de combustible de mercancías o reparaciones navalhes).¹⁵⁶

Segundo o mesmo autor, um crescente processo de cartelização dessa atividade se deu nas décadas finais do século XIX, culminando com a criação do Atlantic Island Depot Arrangement (AIDA) em 1903. Essa instituição foi fundada com o intuito de criar uma verdadeira repartição dos serviços portuários, navais e carboníferos nas ilhas atlânticas; seus sistemas de cotas e preços determinaram todo esse mercado na maior parte do século XX.

As concessões para armazenamento e operação nos portos espanhóis passaram a ser melhor reguladas a partir de 1880, de tal forma que, sem a autorização do Ministério das Obras Públicas, era impossível estabelecer-se a partir daquele novo arcabouço jurídico-político. Junto a essa tentativa de regulação, fez-se a institucionalização da primeira autoridade portuária espanhola, a Junta de Obras De Los Puerto, e suas funções estavam ligadas à coordenação das construções e determinações relativas aos direitos dos concessionários, resguardando os interesses do Estado. Suas prerrogativas aumentaram ao longo do século XX, mas de início se tolhiam a:

¹⁵⁶ BOSA, Miguel. Puertos y Ciudad... Op. Cit., p. 91.

[...] establecer las Tarifas que debían pagar los empresarios por la utilización de las instalaciones y los servicios portuarios; conceder o denegar la admisión de las empresas en el negocio; regular, a través del Director u otros técnicos las condiciones de trabajo; intervenir en la determinación de la plantilla, etc. Asimismo, la propia JOP tiene componentes de empresa, en este caso de empresa pública.¹⁵⁷

Corresponde a esse momento dois fenômenos conexos: o deslocamento definitivo do porto, do velho *Muelle de San Telmo* na parte central da cidade, para o bairro de La Isleta, onde já estavam estabelecidos boa parte dos armazéns e embarcadouros das grandes carboneras, com a construção do grande quebra-mar e do *Muelle de Santa Catalina*, formando, pouco a pouco, a *Dársena de La Luz* (**Anexo 12**); e os primeiros conflitos entre capital e trabalho, segundo Suárez Bosa:

[...] de los trabajos portuarios nos interesa singularmente el control obrero en las diversas tareas allí realizadas, particularmente en el abastecimiento de carbón ("carga negra") y movimiento de mercancías ("carga blanca"), pues incluso era tanto o más importante controlar el proceso de trabajo que las tarifas o los horarios, lo cual fue motivo central de algunas huelgas [...]¹⁵⁸

Padronizar, controlar e poupar o trabalho nos portos era o principal objetivo dos patrões no princípio do século XX. Entretanto, as organizações de trabalhadores resistiram bravamente: “al establecerse en el reglamento unas tarifas fijas por horas trabajadas, los empresarios procuraban reducir el número de hombres por operación, mientras que la sociedad obrera pretendía repartir el trabajo entre más personas.”¹⁵⁹, assim como na grande maioria dos portos que estudamos, Las Palmas teve significativa relevância na luta pela organização e distribuição do trabalho a partir das entidades representativas dos trabalhadores (sejam sindicatos ou organizações mutualistas).

2.6. O Porto de Dakar e a Expansão Interior Francesa no Noroeste Africano

O estudo sobre os portos coloniais na África Ocidental nos oferece importantes informações sobre a exploração imperialista, na segunda metade do século XIX, e sua, conseqüente, introdução nos circuitos internacionais de matérias-primas e exportação e capitais. O porto de Dakar, no Senegal, ao longo do período estudado, centralizou o comércio exterior do Noroeste Africano, se tornando a principal infraestrutura colonial no circuito de trocas do Império Francês. O porto de Dakar, desde as suas origens em 1857, foi concebido para servir de base logística e militar para expansão francesa no interior do continente

¹⁵⁷ BOSA, Miguel Suárez; JIMÉNEZ, Juan Luis. Puerto Y Actividad Económica En El Puerto De Las Palmas. IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica. Murcia, 2008.

¹⁵⁸ BOSA, Miguel Suárez. La Organización Del Trabajo Portuario: El Caso De La Luz Y De Las Palmas (1891-1980). In: ARENAS, Carlos. (orgs.). Mercado y organización del trabajo en España (Siglos XIX y XX). Sevilla: 1997, p. 307.

¹⁵⁹ Ibidem, p. 312.

(especialmente Níger e Sudão), assim, efetivando a ocupação produtiva do território e passando a aplicar capitais franceses em sua infraestrutura.

Seguindo a pesquisa de Daniel Castillo Hidalgo¹⁶⁰, que tanto nos esclarece sobre as peculiaridades e generalidades desse porto africano, concluímos que foram fatores conexos ao estabelecimento e crescimento de Dakar: o interesse produtivo e financeiro francês, mas também militar e político. O amendoim, produto exótico dessa parte de África, passou a ser exportado aos milhões de toneladas, ao passo que todo o capital constante que equipara aquela região para o Império também descarregava em Dakar. Esse processo foi tão intenso que, em 1902, a capital da *África Occidental Francés* (autoridade colonial) se trasladou para Dakar.

Às características geopolíticas e econômicas estratégicas de Dakar, se somou a geomorfologia costeira de sua baía, que protegia o porto das marés, das rajadas de ventos e grandes tempestades, para além do leito submarino firme e rochoso, que impedia a formação de bancos de areia, um grande facilitador da navegabilidade e ancoragem. As amplas possibilidades de construção portuária, na costa de Dakar, estavam dadas, e as suas planícies costeiras facilitaram de todo a construção de amplos armazéns. Mas durante a maior parte do século XIX, as frágeis construções de madeira e alvenaria dominavam a costa de Dakar.

Como regra nos portos atlânticos, a penetração das ferrovias no interior e a presença cada vez mais marcante do navio a vapor foi fundamental para os melhoramentos do porto de Dakar, como deixa claro Hidalgo:

El incremento de la actividad económica asociada al formidable crecimiento del “comercio legítimo” entre 1880 y 1914 motivaron importantes reformas en las infraestructuras portuarias para hacerlas competitivas y eficientes, pero también impulsaron la reforma de la administración portuaria, en consonancia con los procesos de modernización portuaria que estaban desarrollándose en los principales nodos portuários internacionales.¹⁶¹

As mudanças foram paulatinas, e pouco mudaram a fisionomia daquele porto, mas eram visíveis; a aproximação da ferrovia, as dragagens e, especialmente, as construções militares tornaram menos demorada, menos insegura e descoordenada a operação portuária em Dakar.

Era necessário penetrar no interior africano e a hinterland de Dakar oferecia uma solução parcial a esse problema, mas apenas em 1882, com ligação ferroviária entre Dakar e Saint Louis, posteriormente a Rufisque, que o rio Senegal pode ser explorado em toda sua potencialidade. Essa linha ferroviária era uma demanda antiga, em realidade, desde 1866, as embarcações a vapor francesas da *Méssageries Impériales* (posteriormente, *Méssageries*

¹⁶⁰ HIDALGO, Daniel Castillo. Puerto de Dakar... Op. Cit.

¹⁶¹ HIDALGO, Daniel Castillo. Dakar, um Porto a Serviço do Império: Infraestruturas, Instituições e Administração Portuária na África Ocidental (1857-1939). Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica. Rio de Janeiro, vol. 6, no.1, janeiro-abril, 2014, p. 80.

Marítimes) faziam uma linha fixa que ligavam Dakar, Bordeaux, o Rio de Janeiro e os portos no Rio da Prata.

Logo, a proteção natural de sua Baía se verificou limitada. Já na década de 1860, a construção de um pequeno dique de 200 metros fora executada para ampliar a proteção da dita Baía, essas obras custaram 850.000 francos. Essa foi a única construção executada pela autoridade colonial até 1898, naquele momento, as tensões militares imperialistas levaram o Arsenal de Marinha a executar uma série de melhorias para o seu serviço: a extensão do dique existente, a construção de um dique seco, armazéns de carvão e edifícios para administração e guarda de materiais de guerra. Dez anos após, como outro projeto para a parte comercial do porto já em execução, a obra do Arsenal foi concluída no custo de 21 milhões de francos.¹⁶² Não à toa, até 1920, o que mais se aproximava de uma autoridade portuária em Dakar era o Arsenal de Marinha...¹⁶³

Apenas no começo do século XX, que o governo metropolitano, reconhecendo as condições precárias do porto de Dakar, e resolve executar uma grande reforma no valor de 65 milhões de francos, donde o porto seria dotado de um grande quebra-mar (utilizando-se do dique já existente), de molhes comerciais de madeira e ferro, além de armazéns, oficinas, estaleiros, etc. (**Anexo 13**). Os trabalhos deveriam ser complementados com intensas dragagem das rochas no leito submarinos e o aterramento de áreas alagadiças, ocupando-as produtivamente. Todo esse pacote que transformava substancialmente a região portuária de Dakar, embora viesse acompanhado de um sistema para aproximar a ferrovia dos molhes¹⁶⁴, não constava, a princípio, a dotação de maquinário nas novas infraestruturas a serem construídas.¹⁶⁵

Para Hidalgo, esse processo conclui um lento movimento de concentração das prerrogativas econômicas, políticas e militares em Dakar:

Em Dakar, há podido corroborar-se como la construcción del puerto de comercio de Dakar produjo un efecto de concentración de funciones comerciales, políticas y militares, em detrimento de otros centros portuarios como Rufisque, Gorée o Saint-Louis, que fueron incapaces de apatarse a las demandas de la navegación internacional.¹⁶⁶

Entretanto, se, nos termos geopolíticos e militares, a grande reforma da virada do século foi fundamental para garantir a exploração imperialista do Noroeste Africano por parte da França,

¹⁶² Ibidem, p. 87.

¹⁶³ SUÁREZ BOSA, Miguel; CASTILLO HIDALGO, Daniel; MAZIANE, Leila; CABRERA ARMAS, Luis Gabriel. Modernización de las infraestructuras y administración portuaria en África Occidental: Canarias, Casablanca y Dakar (1880-1940). In: POLONIA, Amélia; RIVERA, Ana Maria (org.). La Gobernanza de los Puertos Atlánticos, siglos XIV-XXI. Políticas y Estructuras. Madrid: Casa de Velázquez, 2015, p. 59.

¹⁶⁴ Sistema de Intermodalidade Decauville.

¹⁶⁵ CASTILLO HIDALGO, Daniel. Op. Cit., pp. 86-87.

¹⁶⁶ CASTILLO HIDALGO, Daniel. Puerto de Dakar..., p. 273.

o enfrentamento com a população nativa apenas começara. Quanto mais avançavam as forças produtivas pela via dos meios de produção no porto de Dakar, mais se recrudesciam os conflitos com os trabalhadores portuários firmemente aferrados no direito tradicional e comunitário de organização e divisão da faina, a partir dos costumes locais e sob o comando das lideranças tribais.¹⁶⁷

2.7. O Porto de Buenos Aires: Centralidade Nacional e no Rio da Prata

Optamos por analisar, por último, o único porto não brasileiro da América do Sul. Essa opção se deve exatamente por conta de uma contingência muito próxima deste com o porto do Rio de Janeiro. Em termos gerais, assim como o Brasil, a Argentina se inseria na Divisão Internacional do Trabalho através do fornecimento da agroexportação, portanto, estava ligada ao mundo através do mercado internacional e, com o imperialismo, foi alvo dos investimentos estrangeiros. A industrialização que beneficiava os produtos nacionais, assim como assentamento da infraestrutura urbana e de transportes, transformou a feição daquela formação social. O porto de Buenos Aires, possivelmente, sofre o processo de transformação materialmente mais visível neste momento.

No final do século XIX, Buenos Aires experimentou uma intensa urbanização, incrementada em termos geográficos pela crescente imigração e impulsionada pelo crescimento econômico que muito tinha a ver com as importações e exportações. Do atlântico e até o interior, por via férrea ou fluvial, ao longo do século XIX, a centralidade de Buenos Aires, frente às demais cidades e portos argentinos, se firmou indubitavelmente.

Segundo Caruso,

El puerto porteño, centro neurálgico de la vida económica, social, política y cultural, centralizaba las rutas fluviales y ferroviarias. Fue por tanto um lugar de concentración de trabajadores de diversos Orígenes, oficios, edades, saberes y vivencias.¹⁶⁸

Pode-se dizer que a macrocefalia da capital de uma república recém-fundada, com uma industrialização incipiente, mas crescente, sede dos maiores interesses financeiros e comerciais estabelecidos no Rio da Prata, está além dos territórios argentinos. Tanto é que, na última década do século XIX, seu porto ultrapassa o do Rio de Janeiro e se torna o maior de todo o Atlântico Sul.

Esse processo pode ser apreciado em números. Em 1880, cerca de 57% das embarcações transatlânticas que chegavam à Argentina aportavam em Buenos Aires, cerca de 8.000 dos 14.000 paquetes. Em 1882, Buenos Aires registrava 8500 embarcações

¹⁶⁷ CASTILLO HIDALGO, Daniel; et ali. Op. Cit., p. 64.

¹⁶⁸ CARUSO, Laura. Op. Cit., p. 21.

transatlânticas, isso representava 1.200.000 toneladas e impressionantes 82,5% de todo comércio nacional de importação! A magnitude média das embarcações também aumentou: em 1880, era de 500 toneladas; passou a 1600 toneladas em 1890; e 2000 toneladas em 1900, o que denuncia a rápida generalização dos vapores no Rio da Prata.¹⁶⁹ (p. 20)

Entretanto, antes mesmo da era dos vapores, esse porto atraía atenção da nascente república. Já nas décadas de 1820 e 1830, uma série de medidas para a canalização do Riachuelo foram tomadas, preparava-se assim um porto em sua “boca”. Enquanto a canalização avançava, os antigos “muelles”, verdadeiros pontões de madeiras privados, que dominavam a costa de frente à cidade, passaram paulatinamente até “La Boca”. Até 1878, o porto da Boca foi assim utilizado para o carregamento e descarregamento, especialmente do comércio de importação e exportação. Devido ao crescimento da movimentação e o aumento dos portes dos navios, esse porto começou a demonstrar a tão mencionada inadequação com a navegação a vapor, e tornou-se necessário transformar as suas infraestruturas e reforçar o controle aduaneiro.

Em 1855, foi aberto o grande Molhe de Passageiros. Essa grande construção de madeira e ferro foi ainda no início da imigração em massa. Com essa construção, a atracação de embarcações de transbordo e o desembarque de passageiros puderam ser feitos de forma mais ágil e confortavelmente. Em frente a este molhe, foi construído o portentoso prédio da Alfândega, a famosa *Aduana Taylor*.

Inaugurada em 1859, consistia num conjunto de edifícios dos quais o principal era semicircular e avançava sobre o Rio da Prata. Seu principal edifício tinha cinco andares, com uma torre central contendo um farol de cerca de 25 metros de altura. Dela, se projetava um molhe de madeira com 300 metros de comprimento por 20 de largura, ladeado por pequenos e precários guindastes de madeira. O complexo continha 51 pequenos armazéns de alvenaria ligados por trilho que conduzia carroças com tração animal.¹⁷⁰

Nas laterais do edifício, duas grandes rampas entravam no rio e permitiam a acostagem de pequenas embarcações, elas eram fundamentais para o funcionamento do porto:

[...] mediante el permanente traslado de cargas, tripulantes e pasajeros, estos barcos eran la base de la actividad portuária, muy especialmente los remolcadores que permitían la entrada y la salida de los transatlânticos y buques de grand calado, imprescindibles por las próprias condiciones naturales de dicho puerto.¹⁷¹

As ditas condições naturais adversas são as suas marés inconstantes, alagando muito facilmente qualquer área de contato com Rio da Prata e o Riachuelo; e as impressionantes

¹⁶⁹ ORTIZ, Ricardo. Valor Económico De Los Puertos Argentinos. Buenos Aires: Losada, 1943, p. 20.

¹⁷⁰ ORTIZ, Ricardo. Op. Cit., p. 108-110.

¹⁷¹ CARUSO, Laura. Op. Cit., p. 3.

rajadas de ventos, que de tempos em tempos se transformavam em verdadeiras *sudestadas*. Esses temporais arrasavam com as embarcações e com as más infraestruturas portuárias, mesmo com a Aduana, as margens do Riachuelo não paravam de receber os pontões conjugados em barracas privadas.

Dessa forma, eram nas margens do Riachuelo que deveria surgir o grande porto buenairense! Assim diz Caruso: “en aquel espacio portuario finisecular existían también múltiples barracas y depósitos, que jugaban un papel fundamental en la estructura económica portuaria.”.¹⁷²

O ambicioso projeto foi entregue pela Dirección de Ingeniería de la Nación para o engenheiro Luís Huergo, além da abertura de uma nova e mais ampla canalização no Riachuelo, foi executada uma dragagem da linha de água no canal para cerca de seis metros, protegida nos primeiros 500 metros de praia por molhes parede de alvenaria contínua. As obras do porto da Boca começaram no final de 1876 e foram concluíram apenas em 1883, quando oficialmente ele superara, sozinho, toda a capacidade do porto de Montevideú.

O seu projeto incluía: a dragagem de um canal de acesso, a construção de um cais de alvenaria medindo 1000 metros de comprimento como base para a construção de 4300 metros quadrados de pontes de madeira, 56.000 metros quadrados de pavimento de paralelepípedo e a instalação de 12 guindastes de ferro!¹⁷³

Assim, um estudioso definia a grande obra dos portos Argentinos:

Uma ley provincial de 1875, ratificada por la Nación, dispone de la formulación de proyectos para la final canalización del Riachuelo y construcción de muelles en sus márgenes, obra que se realiza hacia 1877; y ampliada luego, permite en 1879 disponer de un canal apto para recibir embarcaciones de mil toneladas de porte y que concretando la antigua aspiración de establecer en su cauce cuando menos una importante sección del puerto de Buenos Aires, admite durante el año de su iniciación de actividades la entrada de siete mil varcos cargados con quinientas ochenta mil toneladas de mercancías.¹⁷⁴

O Riachuelo viu florescer um grande polo industrial em suas margens. Com base na indústria metal-mecânica, graças à construção e reparo das grandes embarcações a vapor, lá se encontravam estaleiros, oficinas de reparo naval, fábricas de motores, frigoríficos, armazéns de carvão, serrarias, etc. As ferrovias que já chegavam até La Boca, tiveram acesso à beira do cais.

Entretanto, o porto de La Boca já nascera defasado, a baixa profundidade de seu canal, somada ao restrito espaço de acostagem face ao incrível crescimento da movimentação e do

¹⁷² Ibidem, p. 4.

¹⁷³ ORTIZ, Ricardo. Op. Cit., p. 20-21.

¹⁷⁴ Idem.

porte das embarcações, fez com que a antiga lógica das pequenas embarcações de traslado não deixasse de existir, pelo contrário, junto com o alargamento do porto, elas se reproduziam e davam emprego a uma camada expressiva de trabalhadores portuários.¹⁷⁵

Dessa forma, já na década de 1880, ficou claro que a área onde se encontrava a antiga Aduana deveria dar lugar a um novo e moderno porto. Em 1882, o governo federal concedeu ao magnata Eduardo Madero para a construção de um novo porto que iria solucionar as contradições que provinham do crescente movimento portuário bonairense. O projeto que fora financiado pelos ingleses Baring Brothers tinha concepção parecida com as das Docas Vitória e Albert, contendo um sistema com quatro docas fechadas e ligadas entre si, mais dois cais protegidos ao Norte e ao Sul, destinados à delicada praticagem naquele porto e à construção e ao reparo naval (**Anexo 14**).

Suas instalações foram uma raridade para o panorama portuário do Atlântico Sul no oitocentos. Suas características impressionam os estudiosos sobre os portos no período: cinco pontes de propulsão hidráulica que separavam as docas; 17 mil metros quadrados de molhes, metade de alvenaria e metade de madeira; 134 hectares de ancoragem; 461.417 metros cúbicos de armazenagem; duas usinas hidráulicas que totalizavam 1600 cavalos-vapor; três guindastes flutuantes de 40, 60 e 100 toneladas de capacidade; elevadores de grãos com capacidade de carga de 2.350 toneladas por hora; 27 quilômetros de vias férreas que serviam o complexo; e profundidade de 9 metros na beira do cais.¹⁷⁶

A sua construção começou em 1887 e foi concluída, surpreendentemente no prazo, em 1897. O investimento total foi de 31 milhões de peso, para se ter noção, durante quase todo o século XIX, a República investiu o total de 87 milhões de pesos nos portos nacionais (em reformas, construções, manutenção e conservação). Puerto Madero constituiu, portanto, 35% de todo o investido pela República em todos os portos nacionais durante todo o século XIX!¹⁷⁷

¹⁷⁵ CARUSO, Laura. Op. Cit., p. 5.

¹⁷⁶ ORTIZ, Ricardo. Op. Cit., p. 120-121.

¹⁷⁷ Ibidem, p. 119.

Capítulo 3: EM COSTAS BRASILERAS

A Formação Econômico-Social Brasileira Tensionada pela Mundialização Capitalista

Este capítulo tem como objetivo aclarar, teoricamente, o nosso objeto e a forma como encaramos a sociedade em que ele se insere. A necessidade disso se deu no debate sobre o Brasil Império e qual objetivo das empresas, unidades de produção, que operavam os seus portos. Muitas questões, quando da apresentação dos nossos trabalhos empíricos, sempre são suscitadas e giram em torno das tensões capitalistas sobre a sociedade brasileira do oitocentos, além da operacionalidade das suas unidades de produção. Qual o sentido da produção nos portos brasileiros do século XIX? A lógica que regia as unidades de produção no Império repousava, prioritariamente, sobre extração da mais valia e nos seus lucros resultantes? Caso afirmativo, podemos classificá-lo como uma formação econômico-social capitalista em plena vigência e vigor do modo de produção escravista?

Extraímos da tradição marxista uma importante e pouco debatida categoria, que nos será extremamente útil para a definição empírica dessas questões, logo que reflète a história por excelência: a categoria de formação econômico-social. Através desta, nosso exercício teórico parte mais da gênese histórica do que da ontologia social das sociedades, quer dizer que privilegiaremos a constituição histórica do real, pensado nas sociedades mais do que em sua natureza inerente e seus constituintes últimos.

Dessa forma, nossos esforços empíricos passam a ter nova centralidade. Apenas com o estudo detido do nosso objeto, é que podemos apontar, com justiça e clareza, dentro dos pressupostos teóricos que aqui desenvolveremos, como se engendram socialmente as unidades de produção. Considerando que essas unidades são expressão de um modo de produção hegemônico ou de outros modos de produção submetidos a este, na Formação Econômico-Social estudada, quanto mais abrangente forem nossas pesquisas tanto mais poderemos ter importante indício para a sua definição como pré-capitalistas ou capitalistas.

O recorte que privilegiamos para a análise dos negócios da família Lage, além da própria operação do porto do Rio de Janeiro, é a segunda metade do século XIX; por conta disso, voltamos as nossas reflexões para o momento de transição na hegemonia entre modos de produção na formação econômico-social brasileira; considerando grande parte da historiografia, podemos apontar este momento como de transição às relações sociais de produção capitalistas, e é por isso que exploraremos as tendências gerais e as características recorrentes dos momentos transicionais para o marxismo.

3.1. Formação Econômico-Social: uma categoria marxista para a História (do Brasil)

A tarefa de definir uma formação econômico-social só é possível mediante um estudo extenso e com a completude necessária de pesquisas empíricas profundas. Produzir uma caracterização tão sintética quanto abrangente, da gênese histórica de dada sociedade, é um esforço que deve considerar a unidade na diversidade das relações sociais de produção e suas repercussões nas mais diferentes dimensões da vida humana, quer dizer que devemos perceber como estas características fundantes baseiam a estrutura e superestrutura de determinada sociedade em uma época determinada.

Nos parece claro que as relações sociais de produção correspondem a um estágio definido do desenvolvimento das forças produtivas, e o seu estudo é de onde partimos para instrumentalização da categoria proposta. Também tendemos a concordar que detectar e acompanhar o desenvolvimento das forças produtivas não basta. Considerando como verdade que o trabalho é a principal atividade humana, temos por pressuposto que as relações que se dão no ambiente da produção irradiam para a totalidade do convívio social, sendo assim, portanto, dessa forma, por essa razão devemos estar atentos às outras dimensões das atividades humanas é importante tarefa para a definição das formações-sociais.

Dessa forma, eventuais conflitos, entre os que representam o desenvolvimento das novas forças produtivas e os interessados nas relações de produção vigentes, há muito tempo, podem ser mais perceptíveis fora das unidades de produção, embora seus conflitos originais tenham as mais relevantes causas internas a elas. As próprias possibilidades revolucionárias e/ou momentos, simplesmente, de aguda crise são processos em que as relações de produção se ajustam novamente ao nível das forças produtivas; e é tão provável que se evidenciem tanto na tomada dos palácios ou nas filas para alimentação, pela caridade, quanto nas ocupações de fábricas ou nas filas para o emprego em frente a estas.

Essas evidências estão expostas pela distinção entre modos de produção e sua possível associação, com a complementariedade conflitiva que caracteriza o funcionamento das sociedades complexas (pós-primitivas), baseada na convivência entre determinadas relações existentes que medeiam e/ou acirram o choque ou a aliança entre as classes sociais; as possibilidades são amplas, haja vista que esse processo certamente varia cronológica e espacialmente. Esse processo está brilhantemente exposto por Thompson, quando analisa o aspecto perene da exploração na história das sociedades humanas: “A relação de exploração é mais que a soma de injustiças e antagonismos mútuos. É uma relação que pode ser encontrada

em diferentes contextos históricos sob formas distintas, que estão relacionadas a formas correspondentes de propriedade e poder estatal.”¹⁷⁸

Dito isso, parece repetitivo, mas é bom reafirmar que a razão de ser desta categoria é historicizar o processo integrado pelos modos de produção. Por isso, a função do historiador, munido desse instrumento, é a de descobrir qual (numa determinada fase histórica da produção) relação social de produção é dominante. Essa possibilidade já estava implícita no pensamento marxista inicial, sendo exposta pela primeira vez por Marx, no prefácio de janeiro de 1859, na *Contribuição à Crítica da Economia Política*.

Nenhuma formação social jamais desaparece antes que estejam desenvolvidas todas as forças produtivas que possa conter, e as relações de produção novas e superiores não tomam jamais seu lugar antes que as condições materiais de existência dessas relações tenham sido incubadas no próprio seio da velha sociedade. Eis porque a humanidade não se propõe nunca senão os problemas que ela pode resolver, pois, aprofundando a análise, ver-se-á sempre que o próprio problema só se apresenta quando as condições materiais para resolvê-lo existem ou estão em vias de existir.¹⁷⁹

Somente o trabalho empírico, que ouse palmear a concretude do desenvolvimento das forças produtivas e construir a totalidade social que se desenrola integrada a esse processo, poderá permitir ao pesquisador estabelecer essa hierarquia. O nosso pressuposto é abertamente defendido por Marx: “Em todas as formas de sociedade, se encontra uma produção determinada, superior a todas as demais, e cuja situação aponta sua posição e sua influência sobre as outras.”¹⁸⁰

As formações econômico-sociais são organismos cujo estudo requer uma análise científica das relações de produção que a constituem de forma particular, mas generalizável nos termos relativos dos seus modos. Esses modos não se resumem a produção, mas também estão articulados na distribuição e circulação do seu produto. Para entender isso, é necessária uma pesquisa que objetive o descortinar das suas leis de funcionamento e de desenvolvimento. Nas palavras de Lenin: “O alcance científico deste estudo está em explicar as leis (históricas) específicas que regem o surgimento, a existência, o desenvolvimento e a morte de um dado organismo social e sua substituição por outro superior.”¹⁸¹

Antevemos que esse exercício traz antigos questionamentos que acusam a teoria da História de Marx como unilinear ou etapista, mas nos parece que a categoria fornecida por Marx, Lenin e Antonio Labriola, sendo posteriormente trabalhada por Emilio Sereni e Cesare

¹⁷⁸ THOMPSON, Edward. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. 2 Vol. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 28.

¹⁷⁹ MARX, Karl. *Contribuição à Crítica da Economia Política*. São Paulo: Expressão Popular, 2008, p. 48.

¹⁸⁰ *Ibidem*, p. 266.

¹⁸¹ LENIN, Vladimir. 1894. APUD SERENI, Emilio. De Marx a Lenin: a Categoria de "Formação Econômico-Social" (Tradução de Nathan Belcavello de Oliveira). *Meridiano - Revista de Geografia*, Buenos Aires: Centro de Estudios Alexander von Humboldt, n. 2, 2013, p. 335.

Luporini, é exatamente um antídoto quanto a isso. Ao elaborá-la, Marx conseguiu construir um instrumento que, precisamente, consegue dar conta da multiplicidade e entrecruzamento de classes e seus interesses, de agentes e suas determinações, pontuada por suas ações na realidade social, sejam de origem interna ou externa, de onde se deriva que a não unilinearidade da sucessão de formações sociais ou da evolução em etapas pré-definidas de suas instituições é uma premissa para a instrumentalização da categoria. Segundo Hobsbawm:

A afirmativa de que as formações asiática, antiga, feudal e burguesa representam etapas de progresso, não implica, portanto, qualquer visão unilinear e simplista, da história, nem resulta na opinião primária de que toda a história é progresso. Apenas reconhece que cada um destes sistemas cada vez mais afasta-se, em aspectos cruciais, da situação primitiva do homem.¹⁸²

Trazendo como exemplo a sociedade que estudamos, temos como certo que o modo de produção escravista hegemônizava e convivia de forma complementarmente conflitiva com o capitalista. Caso fosse verdade que a categoria de Formação Econômico-Social conduzia a um etapismo e uma visão unilinear da história, isso não seria possível, logo que Marx classifica o modo de produção feudal entre um e outro. Portanto, ficam abertas tantas alternativas quanto as que o estudo empírico possa demonstrar, entretanto, com um sólido fundamento teórico que tem a vocação de ser totalizante para explicar o seu processo histórico.

Podemos afirmar que a categoria de Formação Econômico-Social é um legado de Marx e do Marxismo para a História como ciência. Nela, estão expressos os movimentos dignos das sociedades humanas em sua construção múltipla e única; nela, as dinâmicas das sociedades, nas suas mais diversas dimensões, são inscritas no tempo através das suas relações de produção; nela, as fronteiras nacional-geográficas pouco importam, mas sim o desenvolvimento desigual, complementar e contraditório de diferentes expressões sociais que, amalgamadas, geram uma especificidade histórica; e nela, fica evidenciado o desenvolvimento das forças produtivas como esforço coletivo, como acúmulo das experiências na principal atividade humana: o trabalho.

Segundo se lê em Sereni:

[...] esta categoria expressa a unidade (e, agregaremos, a totalidade) das diferentes esferas: econômica, social, política e cultura da vida de uma sociedade; e a expressa, além disso, na continuidade e ao mesmo tempo na descontinuidade de seu desenvolvimento histórico..¹⁸³

Ainda segundo o autor, a noção de Formação Econômico-Social tem a propensão de se colocar no plano da história. As sociedades, para ele, são encaradas a partir de uma formação

¹⁸² MARX, Karl; HOBSBAWM, Eric. Formações Econômicas Pré-Capitalistas. 4ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985, p. 39.

¹⁸³ SERENI, Emilio. Op. Cit., p. 315.

como totalidade e unidade de todas as esferas (estruturais, superestruturais e outras) da vida social, esse exercício teórico possibilita a percepção das continuidades e descontinuidades de seu desenvolvimento histórico.

Dessa forma, buscamos aqui recuperar o sentido econômico-produtivo da construção histórica marxista, e por isso mesmo negamos o economicismo. Não nos agrada a ideia de uma história econômica exclusivamente interessada nos métodos, sentidos e fins econômicos; se isso não é possível de se fazer sequer em um estudo sobre uma formação hegemônica pelo capitalismo, menos ainda em suas formas pretéritas. O estudo de Marx, sobre as várias formações econômico-sociais pré-capitalistas e as suas composições entre os modos de produção que ele preconizou, demonstra o quão inteiramente errado é a concepção do materialismo histórico como uma interpretação estritamente econômica da história.

Lenin conseguiu substancial avanço dessa categoria tomada em Marx, empregando-a no marco das relações sociais de produção, e como os seres humanos, que a operam com seus valores, padrões, costumes, necessidades, etc., tanto moldam essas relações, como são condicionados por elas.

A análise das relações sociais (quer dizer, das estabelecidas sem a passagem pela consciência humana: na troca de produtos, os seres humanos estabelecem relações de produção, mesmo sem perceberem que se trata de relações sociais de produção) permitiu a observação da repetição e da regularidade e generalizar os regimes dos distintos países em um só conceito fundamental: a formação social. Apenas esta sua generalização permitiu passar da descrição dos fenômenos sociais (e sua valorização do ponto de vista ideal) a sua análise estritamente científica que clarifica, por exemplo, aquilo que distingue um país capitalista de outro e analisa o que há de comum em todos.¹⁸⁴

Segundo Sereni, Lenin tomou para si a missão de recuperar e aprofundar a reelaboração dessa categoria num momento em que o entendimento das possibilidades revolucionárias se fazia truncado. A II Internacional foi um ambiente intelectual, onde prevaleceu a concepção fragmentária e economicista da história (o que negaria o próprio caráter revolucionário do movimento de Outubro de 1917). Essa concepção foi duramente combatida por Lenin no campo teórico e na prática política. Com esse intuito, ele tornou a categoria, antes estudada por Marx, no que concerne à unidade e totalidade do processo histórico. Para Lenin, as Formações Econômico-Sociais tinham a função de exprimir as relações íntimas entre economia e política, o que clarificava as possibilidades da classe trabalhadora quanto a sua prática revolucionária em dado contexto econômico e social.

¹⁸⁴ LENIN, Vladimir. Op. Cit., p. 21.

As preocupações de Engels em suas correspondências privadas, após a morte de Marx, também ganha importância em Sereni e Luporini.¹⁸⁵ Segundo Engels, como já havíamos dito, a primeira tarefa a se realizar era pôr em relevo no que estava baseada as leis econômicas fundamentais de determinada sociedade, assim se estabeleceu, minimamente, o modo de produção dominante dessa formação; mas a preocupação central era que esta categoria pudesse dar vida num corpo social às estruturas, que a identificasse e explicasse a contento, ou seja, que fosse explicitado o sistema de relações intrínsecas, constantes e necessárias àquela determinada realidade social.

A segunda advertência de Engels atenta ao fato de que para o tratamento científico de qualquer realidade histórica, torna-se imperativo intenso trabalho sobre uma base empírica que descortine sua gênese sócio-histórica, pois o tratamento exclusivamente lógico (sistemática e estrutural), muito ligado às análises sociológicas, parece insuficiente para dar conta das multiplicidades humanas no decurso histórico.

Da mesma forma, junto àqueles fatos e processos que se constituíram como a gênese de dada formação econômico-social analisada, deverá também ser considerada a análise crítica/lógica dos modos de produção, sua infraestrutura e superestrutura (que pressupõe um tratamento lógico dos fatores que se patenteiam e são portadores de contradições) existentes nas formações econômico-sociais. Apenas na conjunção desses dois esforços, podemos desvendar o desenvolvimento e a destruição da própria estrutura analisada, com a consequente transição na formação social.

Para esse objetivo, Maurice Godelier estabeleceu um conjunto de procedimentos científicos que nos parecem válidos para a definição de uma determinada formação econômico-social. O **Quadro 9** esquematiza o exposto pelo autor com algumas intervenções nossas, no propósito de tornar mais claro seus objetivos e requalificar alguns sentidos que ele confere.

Decerto, há alguma dose de determinismo econômico em Godelier, especialmente quando este procura analisar as formações sociais hegemônicas pelo capital, mas consideramos que o seu método, frente aos desafios aqui propostos, está próximo da concretude e amplitude necessárias. Entretanto, o conjunto de objetivos postos por Godelier apenas deixam uma lacuna: quais as questões a se fazer para definirmos o modo de produção dominante em determinada formação social?

¹⁸⁵ LUPORINI, Cesare. Dialéctica marxista e historicismo. Cuadernos de Pasado y Presente, Córdoba: Siglo XXI Argentina, n. 39, p. 9-53, abr. 1973.

Quadro 9: Procedimentos Científicos para Definição das Formações Econômico-Sociais

1. Dos Modos de Produção	Identificar o número e natureza dos vários modos de produção combinados em complementaridade conflitiva dentro de uma determinada sociedade e que constituem base das suas relações sociais de produção.
2. Da Superestrutura	Identificar os vários elementos da superestrutura social e ideológica correspondentes a cada modo de produção em que se baseia e de que forma atuam no desenvolvimento das forças produtivas
3. Da Hierarquia na Produção	Definir a forma exata e o conteúdo conjunto entre a combinação destes diversos modos de produção que satisfazem um ao outro em uma relação hierárquica, na medida em que um dos modos de produção domina o outro e o sujeita às necessidades de sua lógica, integrando-os mais ou menos no mecanismo da sua própria reprodução.
4. Da Síntese Ideológica	Definir as características de todos os elementos da superestrutura e da ideologia que, apesar de suas origens diversas, correspondendo a diferentes modos de produção, são combinados de uma maneira específica, de acordo com quaisquer que sejam suas funções de origem, estes elementos da superestrutura são, portanto, de certa forma, redefinidos em novos conteúdos.

Fonte: GODELIER, Maurice. Economia, Fetichismo e Religião nas Sociedades Primitivas. Madri: Siglo XXI, 1974, p. 176-177.

Quadro 10: Questões para o Exame sobre o Modo de Produção Hegemônico nas Formações Econômico-Sociais

1. Sobre o Produto Social	Quais as leis que regulam o produto social e sua aquisição? O que determina a escolha da tecnologia e, especialmente, a escolha entre os métodos intensivos e os métodos extensivos de produção? O que determina até que ponto a sociedade aproveita os meios de produção e as forças produtivas?
2. Sobre as Forças Produtivas	Quais as leis que regulam a alocação das forças produtivas? Dos meios de produção e da força de trabalho?
3. Sobre os Excedentes	Quais as leis que regulam a alocação dos excedentes da produção? Esse é, principalmente, o problema da aplicação produtiva desses excedentes, quais os fatores que determinam o consumo, o desperdício, o consumo de luxo e o investimento?
4. Sobre a Adaptação dos Modos de Produção	Quais as leis que governam a adaptação da economia às circunstâncias cambiantes? Isto é, qual a sua dinâmica a curto prazo? Em suma, qual a sua capacidade de resiliência?
5. Sobre as Características Estruturais Combinadas	Quais as leis que governam a evolução a longo prazo da economia, a mudança evolutiva de sua estrutura ou sua desintegração?

Fonte: KULA, Witold. Da Tipologia dos Sistemas Econômicos. IN: FOURASTIÉ, Jacqueline et. al.. Economia. Rio de Janeiro: FGV, 1981, p. 111.

Com o objetivo específico de desvendar o modo de produção hegemônico nas Formações Econômico-Sociais, Witold Kula nos propõe um conjunto de questões que podem satisfazê-lo. Da mesma forma, introduzimos algumas modificações, assim como uma nova divisão para melhor atender aos nossos intentos no **Quadro 10**.

Feitos os procedimentos e exames necessários, nos parece que podemos introduzir uma categorização marxiana das formações econômico-sociais: para nós, assim como para Marx, existem modos de produção com suas peculiaridades, em termos de relação social e desenvolvimento das forças produtivas, que devem ter respeitadas as suas estruturas e diferenciados nos termos que ele mesmo elegeu (asiático, antigo ou escravista, feudal e capitalista ou burguês moderno) em nossos estudos. E nisso, concerne discernir o que cada um desses modos imprime à formação social que integra, de que forma eles se confundem, entrecrocamos e se condicionam mutuamente:

O estudo de uma formação social deve começar pelo estudo do modo de produção que lhe serve de base material. As formações sociais podem conter um único modo de produção, o que lhes atribuirá homogeneidade estrutural. Podem conter, no entanto, vários modos de produção, dos quais o dominante determinará o caráter geral da formação social.¹⁸⁶

Entretanto, a mudança qualitativa e radical nas relações sociais de produção, em que se baseia o capitalismo, merece uma separação. Consideramos que há um ponto de viragem nas formações econômico-sociais quando hegemônicas pelo modo de produção capitalista. Algo não é mais como era antes, seja na Inglaterra Feudal ou no Brasil Escravista, mesmo ambos tendo passado por processos tão distintos de transição ao capitalismo, pelo menos um processo se repete e é este que confere a legitimidade para categorizarmos as formações sociais como pré-capitalistas e capitalistas. Em uma crítica mordaz a Proudhon, Marx esclarece:

O que o Sr. Proudhon chama de origem extra-econômica da propriedade — querendo referir-se à propriedade da terra — é **o relacionamento pré-burguês do indivíduo com as condições objetivas do trabalho**, sobretudo com as condições objetivas naturais do trabalho. [...] **o fato do trabalhador encontrar as condições objetivas de seu trabalho como algo separado dele, como capital, e o fato do capitalista encontrar os trabalhadores carentes de propriedade, como trabalhadores abstratos — a troca que tem lugar entre valor e trabalho vivo — supõem um processo histórico**, por mais que o capital e o trabalho assalariado, eles mesmos, reproduzam esta relação e a elaborem tanto em seu alcance objetivo como em profundidade. E este processo histórico, como vimos, é a história da evolução tanto do capital como do trabalho assalariado.¹⁸⁷

Esse processo histórico, já abordado no primeiro capítulo, é exatamente o que diferencia as formações econômico-sociais pré-capitalistas das capitalistas. Em nenhum modo de produção pré-capitalista, o trabalhador está completamente despossuído da propriedade e/ou controle dos meios de produção e dos seus meios de vida, que garantam a mínima reprodução da sua força de trabalho. Isto acontece sob o capitalismo, e é sua pré-condição.

¹⁸⁶ GORENDER, Jacob. O escravismo colonial. São Paulo: Ática, 1978 p. 25.

¹⁸⁷ MARX, Karl; HOBBSAWM, Eric. Op. Cit., p. 82

É por meio desse processo que o capital passa a ser “mero” intermediário entre a propriedade e o trabalho. A partir daí, no desenrolar do desenvolvimento das formações econômico-sociais, o capital se apodera de toda a produção; com uma força desconhecida, desencadeia a sua reprodução *pari passu* à crescente separação entre trabalho e propriedade, e entre trabalho e as condições objetivas do trabalhador para transformar a matéria. A relação social que antes era uma exclusividade dos homens em suas classes, dá lugar à relação entre o produtor direto (agora expresso socialmente como trabalhador assalariado) e uma entidade fantasmagórica: o capital.

As formações econômico-sociais capitalistas, as sociedades dominadas pelo capital são um modo de produção da vida social dominado pelo capital que, nas suas características gerais, se constituem como objeto da análise teórica, que o caracteriza tanto pelas forças produtivas que ele desenvolve quanto pelas relações de produção sobre as quais se assenta. Nesse sentido, como já vimos no primeiro capítulo, a Revolução Industrial é um processo decisivo, pois “O processo de industrialização precisa impor o sofrimento e a destruição de modos de vida estimados e mais antigos, em qualquer contexto social concebível.”¹⁸⁸

Disso, decorre um processo também inédito: nas sociedades que precedem a lógica do capital, uma mesma classe dominante não representa tamanho poder; e este poderio está baseado tanto na concentração da propriedade como no controle efetivo de seu processo produtivo nesta. Neste processo, os burgueses se transmutam em capitalistas. A prevalência do capital produtivo e sua reprodução sistematicamente frenética os tornam, provavelmente, a classe social mais poderosa em toda a história da humanidade.

Claro é que esse não era um processo evidente e nem inevitável, o capitalismo se impôs historicamente e geograficamente de forma limitada pela força compulsória do mercado em algumas formações econômico-sociais suscetíveis a esse processo. Aqui, não tratamos nos termos de um processo natural, com alguma forma de “germe capitalista” nas sociedades pretéritas. Apenas nas formações econômico-sociais maduramente capitalistas que “a sociedade e sua economia, separadas e pulverizadas pela divisão do trabalho, são mantidas e unificadas pelo mercado.”¹⁸⁹, mas isso demanda um pouco mais que a vontade dos capitalistas.

Mesmo quando da plena existência e funcionamento do capitalismo, no centro do sistema, com o mercado se alastrando e se multiplicando mundo a fora, não foi sem resistências e reflexos que as formações econômico-sociais pré-capitalistas na periferia do

¹⁸⁸ THOMPSON, Edward. Op. Cit., p. 29.

¹⁸⁹ KULA, Witold. Op. Cit., p. 132.

sistema transitaram. O mercado precisa de condições históricas para estabelecer-se de forma imperativa. Acreditamos em Ellen Wood quando afirma: “[...] o mercado se tornou capitalista ao se tornar compulsório [...]”.¹⁹⁰

Por isso discordamos de João Bernardo quando este afirma que:

Contrariamente ao modelo adoptado por Marx, não foi através do mercado que o capitalismo liquidou os outros regimes económicos e subjugou as populações que até então os haviam adoptado. Para isso foram necessárias a ocupação dos territórios e a violência exercida sobre os seus habitantes, alterando directamente as suas relações sociais e os seus modos de trabalho.¹⁹¹

A força bruta simplesmente não cria as condições históricas do apartamento entre produtor direto e os meios de produção. Além disso, a força tem de ser direcionada; só podemos conceber que houve esse direcionamento no sentido capitalista se, antes mesmo do estabelecimento do mercado de forma compulsória, ele já existisse como algum tipo de entidade sem corpo. Caso os processos possam ter ocorrido simultaneamente, ainda assim a separação, do trabalhador dos meios de produção, é cristalizada no mercado e não pela violência simplesmente. O tensionamento do capital passa pela violência, mas a construção histórica que dá força para os capitalistas aplicarem essa violência é a ação avassaladora do mercado como compulsão.

Outra polêmica importante, para a divisão mestra da categoria de Formação Econômico-Social, é a polarização entre as dimensões extra-econômica e econômica das origens da propriedade, dos métodos de apropriação do excedente e do próprio sentido da produção. Não nos deteremos a cada um dos pontos, mas a partir da leitura que fizemos, parece propício nos posicionarmos.

Com relação à origem da propriedade, Marx não deixa grandes dúvidas: “Em outras palavras, a origem extra-econômica da propriedade, simplesmente, significa a gênese histórica da economia burguesa.”¹⁹², se é assim para a origem da propriedade em formações sociais capitalistas, julgamos que podemos generalizar também para as pré-capitalistas.

Com relação à apropriação do excedente em sociedades pré-capitalistas, Dobb nos lembra da prevalência de “[...] uma relação de exploração alicerçada por vários métodos de ‘coação extra-econômica’ [...]”¹⁹³ em forma de gêneros ou serviços; entretanto, quanto mais o modo de produção capitalista consegue penetrar nos interstícios das formações econômico-

¹⁹⁰ WOOD, Ellen. A origem do capitalismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001, p. 21.

¹⁹¹ BERNARDO, João. ECONOMIA DE TROCA DE PRESENTES: Para Uma Teoria Do Modo De Produção Pré-Capitalista. 2015, mimeo.

¹⁹² MARX, Karl; HOBBSAWM, Eric. Op. Cit., p. 82.

¹⁹³ DOBB, Maurice. Do Feudalismo para o Capitalismo. In: HILTON, Rodney, et al. A transição do feudalismo para o capitalismo. São Paulo: Paz e Terra, 2005, p. 210.

sociais, mais a balança pende para uma apropriação monetarizada e estritamente econômica do excedente, sendo generalizada com o mercado capitalista.

Essas considerações são de suma importância, mas o grande debate é mesmo sobre o sentido da produção. Não nos parece plausível supor que o latifundiário escravista produzia com o mesmo fim que o industrial capitalista, por mais que eles estivessem em crescente integração durante o nosso recorte. O sentido da produção em sociedades pré-capitalistas é, via de regra, o acúmulo de poder extra-econômico, e o que a sua produção gerava, em termos econômicos, era visto como meio para manutenção e efetivação dos seus poderes e dos seus privilégios.

Neste quadro, o que prevalece é a produção para o consumo das necessidades básicas dos trabalhadores, para sua própria reprodução:

Enquanto os produtos são necessários para o autoconsumo, são produzidos independentemente do fato de seus preços de mercado estarem subindo ou descendo. O autoconsumo tem prioridade sobre a produção de mercado. O setor natural e o setor de mercado não são nem intercambiáveis nem iguais. O primeiro predomina.¹⁹⁴

Não atoa, a maior parte dos “ricos” cafeicultores no sudeste brasileiro deixavam como herança muitas terras e muitos escravos, mas pouco dinheiro.

O sentido da produção em sociedades capitalistas é inversamente oposto, o acúmulo de poder econômico é o seu fim; sua unidade de produção é moldada para maximizá-lo através dos ganhos de produtividade: maior extração da mais valia, maior taxa de lucro, maior investimento e maior rentabilidade, com ganhos de escala e a transformação frenética do dinheiro em mercadoria e em mais dinheiro. Marx estabeleceu o claro contraponto pré-capitalista a esta avidez por produzir e acumular excedentes:

[...] em qualquer formação econômica da sociedade onde predomina não o valor de troca, mas o valor de uso de produto, o trabalho excedente será limitado por um certo conjunto de necessidades que poderão ser maiores ou menores, e então a natureza da produção em si não gerará um apetite insaciável de trabalho excedente.¹⁹⁵

Produzir e acumular excedentes na forma de lucro, essa é a razão de ser do modo de produção capitalista e para isso ele expropria os produtores diretos, mudando de forma tão radical as relações sociais. Disso, decorre a sensação, retirada de Sombart por Kula¹⁹⁶, de que nas sociedades pré-capitalistas os seres humanos trabalhavam para viver, enquanto nas sociedades capitalistas se vive para trabalhar!

¹⁹⁴ KULA, Witold. Op. Cit., pp. 136-137.

¹⁹⁵ MARX, Karl. O Capital... Op. Cit., p. 260.

¹⁹⁶ KULA, Witold. Op. Cit., p. 92.

Ainda resta a última questão: e o poder político? As formas de poder extra-econômico desaparecem nas formações econômico-sociais capitalistas? É claro que não! A superestrutura neste quadro torna-se a verdadeira fiadora política, institucional e ideológica desse sistema; é nessa esfera, que está possibilitada não apenas a manutenção e efetivação dos privilégios econômicos capitalistas, mas as suas formas de exponenciação.

Superados os desafios de entendimento a respeito de como as sociedades se formam, gostaríamos de tecer algumas considerações sobre como a historiografia tem tratados sua integração à Divisão Internacional do Trabalho durante o século XIX. Esse estudo se impõe a nós como fundamental, pelo nosso próprio objeto, entender como os principais historiadores brasileiros encararam o modo de produção hegemônico no oitocentos (a saber: o escravismo colonial) e a formação da nossa sociedade baseia grande parte de nossas premissas e conclusões com relação a navegação interior, costeira e marítima brasileira, assim como sua operação portuária.

Gostaríamos de deixar claro que esta digressão não se propõe a um balanço ou uma revisão historiográfica, mas sim um simples debate com as principais correntes historiográficas que nos oferecem boas premissas e importantes conclusões, pontuando seus argumentos de força, suas contradições e discordâncias, as quais guardamos.

Ambos os subsetores dos transportes, aqui estudados, são grandemente influenciados pelas características mais gerais da sociedade brasileira no período: dadas pelo modelo agrário-exportador, calcado no latifúndio, no trabalho escravo e na produção, visando a exportação; mas também, pelas determinações próprias, especialmente aquelas criadas pela defesa da instituição da escravidão e a sua necessária reprodução econômico-social.

Consideramos verdadeiro que a produção colonial, assim como posteriormente a produção nacional, tinha como principal objetivo alcançar os mercados internacionais. No oitocentos, com maior autonomia política e capacidade de reprodução, embora sem fugir dessa condição socioeconômica, a relação muda qualitativamente, a própria construção de uma classe senhorial e o seu aparato estatal conseguem fortalecer as relações sociais de produção tipicamente escravistas. Ao contrário do que se pode imaginar, a autonomia política e as amplas possibilidades de autopreservação interna, das classes sociais dominantes, acentuaram a dependência brasileira.

A ocupação das terras, o tráfico negreiro e os principais cultivos e criações priorizavam a integração brasileira na divisão internacional do trabalho. Como deixa claro Caio Prado: “A exportação consistia, não é preciso repeti-lo, nos gêneros tropicais, no ouro e nos diamantes cuja produção representa o fundamento econômico da colonização e a base em

que assenta a vida do país.”¹⁹⁷, se consideramos que, nesse tocante, o clássico historiador tem boa dose de razão, não podemos nos furtar a apontar suas limitações.

A própria reprodução dessa sociedade em transformação e expansão (territorial, demográfica, econômica, etc.) está profundamente imbricada nesse processo. Não é possível imaginar que a produção e a circulação de gêneros alimentícios, como exemplo mais simples, fosse desprezível e determinada pela produção ao comércio exterior. A escravidão brasileira era fortemente impulsionada pela demanda de mercados externos, mas internamente tinha vida própria e era socialmente difundida para além do complexo agro-exportador. Nesse sentido, é bom pontuar seu absoluto exagero quando postula o dito “sentido da colonização” como “inteiramente voltado para o comércio internacional”.¹⁹⁸

A superação da lógica dos ciclos é um legado indubitável de Caio Prado, perceber a economia brasileira, com lógica e historicidade, fora um avanço substancial de sua época. Entretanto, a sua falta de percepção das dinâmicas e necessidades internas reflete em algumas análises sobre questões do nosso objeto. Como veremos mais a frente, a questão da navegação interior e de cabotagem nacional, ou do desenvolvimento de pequenos portos ao longo de nossa costa.

Outro autor da geração de Caio Prado, que nos parece importante mencionar, é Nelson Werneck Sodré. Embora sua percepção sobre a deterioração da escravidão ao longo do século XIX nos pareça um tanto quanto mecanicista e o seu dualismo interno não corresponda à realidade nacional, algumas de suas conclusões a respeito da integração brasileira aos mercados nacionais ao longo do Império são de extrema valia. Segundo Sodré:

A divisão mundial do trabalho fora consideravelmente reforçada com a passagem ao modo capitalista, como já foi mencionado, e o imperialismo a reforçaria ainda mais quando fizesse o seu tormentoso aparecimento. Nela, a posição brasileira seria caracterizada pela exportação de artigos primários. Exportação e importação, nas condições em que a referida divisão mundial subordinava o Brasil, funcionavam como, em estruturas avançadas, funcionavam o investimento e a poupança [...]¹⁹⁹

O autor avança nos termos do entendimento dos aspectos internos da dependência brasileira, deslocando a ênfase da exportação para um complexo que também compreendia as importações, posteriormente, e em especial, as de capitais.

Segundo o autor, estes aspectos internos são: a crescente concentração dos fatores de produção, especialmente a propriedade da terra e dos escravos; a necessária demanda interna por produtos manufaturados estrangeiros; a importação de capitais forâneos, através de

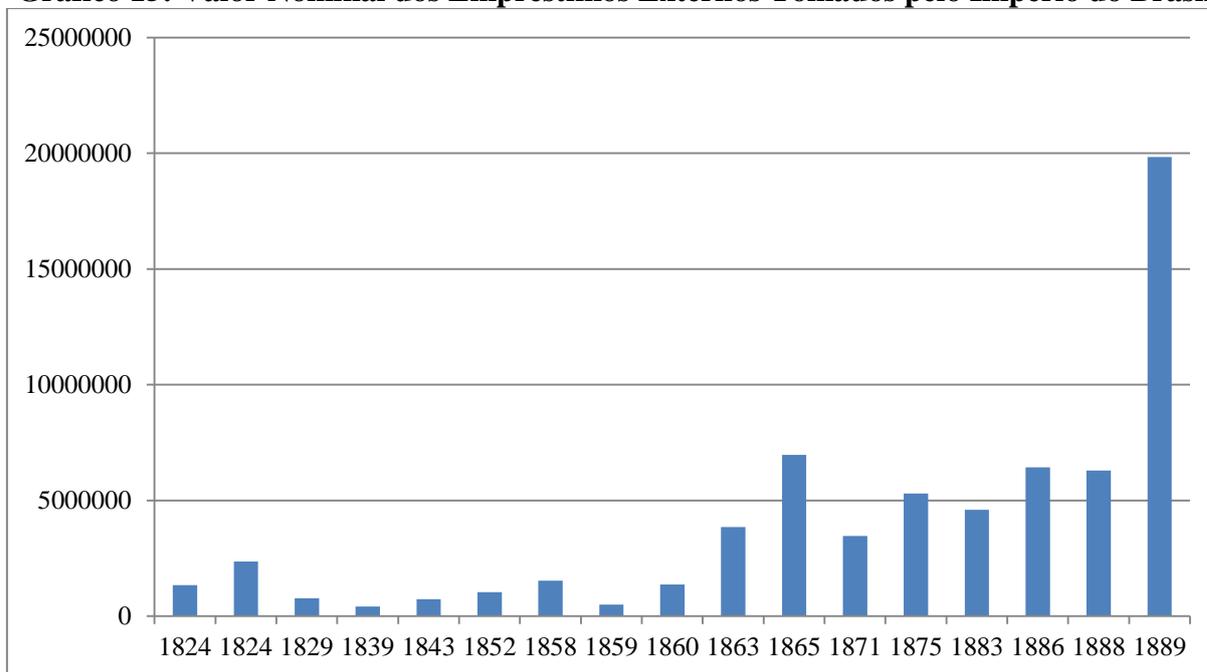
¹⁹⁷ PRADO JUNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1972. p. 84.

¹⁹⁸ Ibidem, p. 86.

¹⁹⁹ SODRÉ, Nelson Werneck. Formação Histórica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1962, p. 254.

investimentos diretos em setores específicos do complexo agroexportador e, especialmente, na forma de empréstimos externos.

Gráfico 15: Valor Nominal dos Empréstimos Externos Tomados pelo Império do Brasil



Fonte (Em Libras Esterlinas): BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria do Serviço de Estatística. Finanças: Quadro Sinótico da Receita e Despesa do Brasil (período de 1822 a 1913). Rio de Janeiro: Tipografia do Ministério da Agricultura, 1914.

Estamos de acordo com Sodré, como se observa no gráfico, mas o limite desse acordo está na apreensão da escravidão como limitante do desenvolvimento capitalista nacional. Se é verdade que o autor acerta na visão sobre uma escravidão moderna e complementar à manufatura europeia, nos parece impróprio dizer que a escravidão “persistirá, no caso brasileiro, até os fins do século XIX, mas decisivamente comprometida. A Revolução Industrial representa a sua liquidação, embora sua resistência prolongue a inevitável agonia.”²⁰⁰, ora aqui o autor cai em total contradição, se o “decolar” da economia brasileira se deu junto à sua inserção na economia internacional, não foi, senão, pela conjugação complementarmente conflitiva de demanda manufatureira e produção escravista.

O café brasileiro, produzido por seus escravos, beneficiado por máquinas importadas, transportado por ferrovias e, como podemos constatar pelas várias menções feitas ao Brasil nas rotas internacionais da grande navegação transoceânica, por grandes paquetes a vapor, era consumido no centro do capitalismo no século XIX. A escravidão não era limitante e nem limitada pelo industrialismo europeu, e suas tensões, em formações sociais pré-capitalistas,

²⁰⁰ SODRÉ, Nelson Werneck. História da Burguesia Brasileira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967, p. 24.

tornavam conflitiva a relação entre os modos de produção na formação social brasileira, mesmo assim a retroalimentação entre eles era um dado.

A questão nos parece que é a confusão entre capitalismo em si e suas tensões, ou entre integração e identidade, expresso por Jacob Gorender.²⁰¹ A Divisão Internacional do Trabalho se estabelece e expande grandemente no século XIX, é através do estabelecimento do mercado mundial a principal via de tensão do capitalismo, mas isto não é o suficiente para transformar as formações sociais secularmente pré-capitalistas. A sua capacidade reprodutora era dependente do desenvolvimento do capitalismo no centro do sistema, mas não inteiramente determinada por ele, logo que estabelecia uma lógica própria.²⁰²

Na primeira mundialização tipicamente capitalista, especialmente se considerarmos as áreas de influência imperialista baseadas na escravidão, a presença de aspectos técnicos e tecnológicos, advindos do avanço das forças produtivas, não corrompem o escravismo. Embora seja contraditório, essa relação desgasta a instituição exatamente pelo seu recrudescimento, ao mesmo passo que aumenta sua vida útil pelo avanço dos meios de produção. Não nos parece dicotômica essa relação, embora contraditória, era amplamente funcional e complementar.

Essa contradição é exatamente posta a termo pela forma como a instituição da escravidão aqui se estabeleceu e foi defendida. Como bem define Ianni: “a referida contradição somente pôde manter-se porque haviam-se constituído, nas colônias, formações sociais amplamente articuladas internamente.”²⁰³, o desenvolvimento da superestrutura tinha vida própria: seu centro de poder tinha interesses específicos, procedimentos e princípios associados tanto à escravidão, quanto à dependência metropolitana e, após, imperial. Ainda veremos um grande exemplo disto nesse capítulo: desde a regência e até 1866, a navegação de cabotagem fora proibida para estrangeiros, prova é que a essa integração se interpôs limites de acordo com as contingências dos interesses internos.

Importa notar o que nos parece a principal colaboração de Gorender: a racionalidade econômica do escravismo colonial era um dado importante. Como já demonstramos no primeiro capítulo, a dicotomia entre racionalidade e irracionalidade, para estabelecer as relações sociais de produção, é muito frágil. A escravidão brasileira era viável, racional e aplicada a uma realidade sócio-econômica e histórica com contingências que a estabeleciam

²⁰¹ GORENDER, Jacob. Op. Cit., p. 313.

²⁰² CARDOSO, Ciro. Agricultura, Escravidão e Capitalismo. Petrópolis: Vozes, 1979, p. 110.

²⁰³ IANNI, Octavio. Aspectos da Formação Social Escravista. In: LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). Modos de produção e realidade brasileira. Petrópolis: Vozes, 1980, p. 157.

de forma dominante. Os portos do Brasil, como veremos mais à frente, são uma importante fonte de estudo desta constatação.

Entretanto, isso não equivale dizer que a coação extra-econômica pode ser mais produtiva do que a puramente econômica, ou que a subsunção formal é mais efetiva que a subsunção real do trabalho ao capital. Entretanto, para o estágio de desenvolvimento das forças produtivas que constatamos no Brasil do oitocentos podemos afirmar aquilo que “os contemporâneos do escravismo tiveram clara noção de que a propriedade de escravos constituía o fator decisivo, o fator fundamental de domínio da produção na economia do Brasil.”²⁰⁴

Também parece demais impróprio dizer que o sentido da montagem econômica colonial, e que em alguma medida se estendeu na nascente economia nacional do oitocentos, era preparar o Brasil para o capitalismo industrial. Seria a escravidão funcionalizada pela preparação interna para o capitalismo industrial? Seria correto afirmar que este era um projeto teleologicamente deliberado de acumulação primitiva de capitais? Não nos parece. Isso não explica, por exemplo, o grande grau de autonomia e racionalidade econômica dos escravos urbanos²⁰⁵, tampouco uma nuance fundamental do escravismo: a brecha camponesa.²⁰⁶ Aporte maior de Ciro Cardoso para a historiografia brasileira, ela explica parte das capacidades reprodutoras internas e não determinadas pela relação com o mercado internacional. Embora, ressalta o autor, todas essas possibilidades estivessem suscetíveis à dependência econômica de nossa formação, tanto mais quanto integre a divisão internacional do trabalho.

Existe certo consenso entre esses autores que a escravidão, especialmente aquela ligada às colônias ou zonas de influência de potências capitalistas, era especificamente diferente da escravidão antiga. Florestan Fernandes é o autor que melhor explicita essa questão. Para ele a escravidão moderna estava tão ligada à expansão das funções do capitalismo em mundialização, quanto às especificidades das formações sociais que se baseavam nela. A escravidão aparece, para esse autor, como denominador comum da sociedade brasileira e balizadora da sua dependência, além de fator impulsionador do capital mercantil, diretamente através do tráfico e, indiretamente, através do complexo agro-exportador, especialmente ligado à cultura do café.

²⁰⁴ GORENDER, Jacob. Op. Cit., p. 213.

²⁰⁵ ALVARENGA, Thiago. Ato de Poupar dos Escravos: Poupanças de Escravos no Rio de Janeiro ao Longo do Século XIX. 2016. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2016.

²⁰⁶ CARDOSO, Ciro. Op. Cit.

Apesar de não termos acordo com a concepção apartada entre escravismo e desenvolvimento do capitalismo, expressa no seguinte escrito: “a escravidão colonial era pré-capitalista e não tinha como expor o mercado colonial a uma irradiação que revolucionasse o seu padrão de crescimento. Ela era uma necessidade e negava o mundo metropolitano.”²⁰⁷; consideramos verdadeira a premissa de que a escravidão dinamizou um polo urbano progressista, com sua economia em vias de transformação, mas apoiado exatamente no crescimento da grande lavoura, como poderemos ver no terceiro capítulo dedicado ao desenvolvimento do capital mercantil, muito bem exemplificado nos negócios da família Lage.

Antônio Barros de Castro vai além, segundo o autor: “aos interesses mercantis caberia não apenas assegurar o mercado externo, como financiar a implantação das unidades produtoras, e garantir o aprovisionamento de escravos.”²⁰⁸ Embora haja algum grau inconclusivo no texto a que tivemos contato do referido autor, acreditamos que ele acerta ao demonstrar que a coerção física e social é preponderante nas relações sociais engendradas pela escravidão. Isso, sim, se constitui em verdadeira limitação na atuação do capital mercantil.

O ponto de inflexão entre escravismo e o capitalismo é a relação que se dá entre senhor e escravo, em termos qualitativos e quantitativos, e na forma da sua coerção e extração dos excedentes, a saber: extra-econômica. Essa relação colocava o escravo como um agente subjetivo pouco ou nada interessado na maior parte de sua produção, mas também impingia ao senhor o sentido da produção que ele comandara: o acúmulo de poder político era o seu fim, para isso necessitavam de produzir cada vez mais, ter cada vez mais terras e escravos e, exatamente por conta disso, ao contrário do que supõe certa historiografia moribunda, era necessário modernizar seus processos produtivos, especialmente os de beneficiamento e transporte.

Parece necessário, neste tocante, uma importante crítica a João Manuel Cardoso de Mello, que interpõe uma dicotomia inconciliável entre desenvolvimento das forças produtivas e manutenção das relações sociais precedentes. Ora, se esse conflito existiu, também temos claro que as formas de acomodação operacional desses fatores se deram na realidade histórica brasileira.

²⁰⁷ FLORESTAN, Fernandes. A Sociedade Escravista no Brasil. In: Circuito Fechado: Quatro Ensaios sobre o “Poder Institucional”. São Paulo: Hucitec, 1977. p. 18.

²⁰⁸ CASTRO, Antônio Barros de. A Economia Política, o Capitalismo e a Escravidão. In: LAPA, José Roberto do Amaral (orgs.). Op. Cit., p. 85.

Não nos aparece plausível a proposição de que a implementação de ferrovias e indústrias de beneficiamento, associadas ao trabalho escravo, tivessem encarecido o preço do café ao ponto de fazê-lo perder mercados, assim, inviabilizando a escravidão pelo incremento do capital constante e a possibilidade da realização de seu investimento através da venda dos escravos ou mesmo das alforrias. Quando, em realidade, a escala produzida, preservada e melhorada barateava o produto no geral, apesar do incremento nos custos, tanto quanto se generalizava o seu consumo, mais se tinha café disponível no mercado internacional, e assim o Brasil se tornou um formador de preços desse gênero.

O autor chega a dizer que “dentro dos quadros de uma economia mercantil-escravista: o escravo, enquanto escravo, é incapaz de manejar, ‘produtivamente’ técnicas que impliquem no emprego de máquinas.”²⁰⁹, argumento tal já foi batido tantas vezes pelas historiografias, que seria injusto citar um seleto grupo de historiadores que o fazem. Melhor será comprovar, por outras vias, que essa possibilidade existiu e era perfeitamente conciliável com a escravidão, tanto que prolongou a efetiva exploração dos escravos. O que veremos amplamente no terceiro capítulo.

A inserção do Brasil, na Divisão Internacional do Trabalho, também está expressa pela via da construção do Estado Imperial, como demonstrado de forma definitiva por Ilmar Mattos. Centrando sua análise na criação da classe senhorial, hegemônica e dirigente em um bloco histórico da classe dominante, que abarcou proprietários de terras e escravos, representantes do capital mercantil e da alta burocracia estatal, o autor demonstra como o Estado Imperial foi criado para viabilizar o estabelecimento do complexo agro-exportador, que afinal de contas financiaria sua construção.

Associando um Estado de cariz liberal que, de forma progressiva, adaptava-se às demandas do capitalismo central e à antiga dominação colonial, caracterizada na manutenção e fortalecimento da escravidão, os Saquaremas difundiam os preceitos da *Ordem* como centralidade do monopólio do poder e da responsabilidade na coroa; e da *Civilização* que “significava garantir a reprodução das relações com o mundo exterior, capitalista e civilizado, por meio da prevalência da Coroa, propiciadora da associação estreita entre negócios e política e da dominância do capital mercantil.”²¹⁰

Nesse sentido, não poderíamos deixar de citar Emília Viotti como principal referência dos nossos estudos sobre a formação social brasileira. Pioneira em inserir a escravidão atlântica nos marcos do desenvolvimento capitalista e reconhecer na estrutura da economia

²⁰⁹ MELLO, João Manuel Cardoso de. O capitalismo tardio. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 60.

²¹⁰ MATTOS, Ilmar. O Tempo Saquarema. São Paulo: HUCITEC, 1987, p. 282.

nacional que se formava com base num forte tensionamento do capital, Viotti levantou algumas polêmicas importantes.

Com uma abordagem histórica que combina estrutura, conjuntura e episódios, a autora nos levou a importantes conclusões: a primeira delas é de que as classes dominantes brasileiras ganharam autonomia e construíram sua fortaleza política para manter relações sociais de produção e estruturas de dominação tradicionais. A segunda, de que capitalismo aqui se formou dependente, porque, dentro dessas estruturas de poder, tinha importantes limitações para formação das duas classes sociais que classicamente se antagonizam em seu seio, a saber: burguesia e proletariado. A terceira, de que as tensões capitalistas não foram capazes de desarticular as bases da dominação pessoal e coerção física dos trabalhadores; essa estabilidade política só foi garantida graças à montagem do complexo agro-exportador e da crescente integração brasileira à divisão internacional do trabalho; nesse mesmo processo, algum grau de avanço das forças produtivas se fazia necessário, embora fossem limitados, a urbanização e a industrialização (focalizada nos transportes e nos beneficiamentos agrícolas) encetadas pelo capital mercantil foram expoentes máximos disto.²¹¹

E esta seja, talvez, a conclusão mais importante que tiramos do seminal estudo de Viotti²¹²: com a progressiva adequação, por parte do Império de seu arcabouço jurídico-político à ordem capitalista, algumas contradições fundamentais da sociedade brasileira foram acirradas ou, mesmo, fundadas. São efeitos disso: a penetração cada vez mais incisiva do capital internacional em nossa economia; as tensões entre restrições e reformas da escravidão; a imigração maciça (primeiro para meio urbano, depois rural); a crescente exploração do trabalho livre; a urbanização com pretensões dominantes frente ao campo e o princípio de uma industrialização de bens de consumo, além dessas serem as bases para a futura formação de um mercado interno, o que significou maior integração entre os mercados regionais.

3.2. As Formações Econômico-Sociais em Transição: Modernização Conservadora no Império do Brasil

Ao primeiro olhar, o “período de transição” parece uma fase particular do desenvolvimento de uma sociedade; em realidade, a historiografia tem demonstrado que as suas particularidades têm muito maior relação com novos ritmos das antigas relações e com a introdução de novas relações sociais do que supomos. Nessa fase, torna-se cada vez mais difícil a reprodução com a mesma fluidez do sistema econômico-social que opera a lógica tradicional de determinada formação econômico-social; ao mesmo tempo, esse sistema é

²¹¹ VIOTTI, Emília. Da Monarquia à República: Momentos Decisivos. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

²¹² VIOTTI, Emília. Da Senzala à Colônia. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

tencionado com novas relações sociais que são a base de um novo modo de produção em sua luta por hegemonia.

O objetivo desta breve seção é de destacar o período de transição nas formações econômico-sociais. Intentaremos generalizar alguns traços das transições internas, nas formações econômico-sociais pré-capitalistas, entre essas e as formações econômico-sociais capitalistas e internas nas sociedades capitalistas; discutindo, ao fim, o caráter geral da transição brasileira: sua modernização conservadora, razão da lenta transformação nas suas forças produtivas e do agitado fim de século XIX.

Estudando o caso brasileiro e outros (especialmente das formações sociais europeias), podemos generalizar apenas duas tendências gerais e uma característica recorrente dos momentos de transição: a perda de hegemonia do modo de produção dominante em determinada formação social; as formações e transformações das classes sociais durante as transições; e os momentos de turbulência social, crise política e econômica que pontuam de forma marcante as transições.

Não é nossa proposta diferenciar os momentos de transição, de forma absoluta, dos momentos de pleno estabelecimento das formações econômico-sociais, muito menos quereremos generalizar esse momento em um patamar, que reduza as épocas de plenitude do funcionamento de um modo de produção hegemônico.

Também negamos que as transformações mais decisivas estejam confinadas às transições. Muitos dos processos, fatos e fenômenos que marcam as transições já estão presentes no período anterior, só que nas transições há certa aceleração nas condições objetivas da mudança, um acirramento nas relações entre as classes, um recrudescimento de antigas relações sociais de produção, ao mesmo passo que ocorre, com maior força, a expansão das novas relações.

Temos estabelecido que a principal tendência generalizada, nos momentos de transição, é a depreciação, relativa ou absoluta, de um modo de produção no seio de determinada formação econômico-social. Isso não garante seu desaparecimento e nem o aparecimento de um novo modo de relação hegemônico de forma instantânea, mas acarreta a crescente fragilidade das relações sociais de produção dominantes.

Um expoente dessa interpretação foi Maurice Dobb, assim como a maioria dos marxistas envolvidos nos debates sobre a transição do feudalismo ao capitalismo, ele acreditava que o preponderante para a perda de hegemonia, por parte de um modo de produção, era o esgotamento das suas possibilidades, escancarado pelas contradições e limitações internas às formações econômico-sociais do modo de produção dominante.

O movimento mais profundo desse processo é a contradição entre o estágio de desenvolvimento das forças produtivas e as relações sociais estabelecidas, como deixa claro Jacob Goreneder: “Da transformação das forças produtivas, por sua vez, se gera a descontinuidade da história, a substituição de relações de produção já incompatíveis com o caráter adquirido pelas forças produtivas por novas relações sociais [...]”²¹³. Entretanto, o modo de produção hegemônico pode sofrer mutações e adaptar-se às novas contingências históricas, e isso frequentemente acontece enquanto o novo e definitivo modo de produção ainda não está maduro, ou seja, ainda não tem todas as condições históricas necessárias para tal. Entretanto, os agentes externos que passam a operar numa nova lógica, numa nova relação social de produção, trabalham acentuando este processo de degradação.

Nesse lusco-fusco, o velho mundo está morrendo e o novo ainda não nasceu. Nesse sentido, concordamos com Sweezy:

Em geral se pensa na transição de um sistema social para outro como um processo no qual os dois se confrontam diretamente e lutam por uma supremacia. Esse processo, naturalmente, não exclui a possibilidade de formas transitórias, as quais, porém, seriam consideradas combinações dos elementos dos dois sistemas que disputam a primazia.²¹⁴

A perda de hegemonia de um modo de produção não significa, necessariamente, seu desaparecimento. Não há qualquer inevitabilidade nos processos transicionais, não, necessariamente, o modo de produção, que se estabelece definitivamente como hegemônico posteriormente, é o que derrota o antigo modo dominante; existem diversas possibilidades transitórias: a combinação mais orgânica entre dois ou mais modos, a criação de um modo intermediário que não se estabelece a longo prazo ou a própria resistência do modo dominante de forma moribunda.

O próprio surgimento das novas relações sociais de produção está condicionado à antiga, e partes dela são resignificadas e combinadas (mesmo que não de forma harmônica, lembremos que uma Formação Econômico-Social é sempre baseada na complementaridade conflitiva):

El nacimiento de una nueva relación social de producción se produciría, por consiguiente, al término de un proceso de desarticulación, que conllevaría la desaparición de algunos elementos de las antiguas relaciones y la recombinación de los elementos conservados los cuales inician entonces un nuevo desarrollo.²¹⁵

Na contramão do exposto por Godelier, o curso da história, aclarado pela categoria de Formação Econômico-Social, é mais complexo. Não é possível compreender o fator tempo no

²¹³ GORENDER, Jacob. OP. Cit., p. 25.

²¹⁴ SWEEZY, Paul. Uma Crítica. In: HILTON, Rodney, et. al. Op. Cit., p. 60.

²¹⁵ GODELIER, Maurice. Introducción: El análisis de los Procesos de Transición. Revista Internacional de Ciencias Sociales, UNESCO, n. 114, Diciembre, 1967, p. 9.

exame de uma economia e do seu funcionamento na realidade social, ou do processo de duração e resiliência das suas relações, que ou se transformam ou entram em declínio com suas estruturas, se não fizermos uso da noção de adaptação como conceito fundamental. A adaptação dos modos de produção às variáveis, especialmente as independentes da intervenção humana: as naturais.

Segundo se lê em Witold Kula:

Elemento fundamental de qualquer sistema econômico é sua elasticidade, isto é, o possível âmbito de mudança das variáveis independentes que o sistema pode suportar sem se modificar. Alguns sistemas são mais elásticos, alguns menos, mas em nenhum sistema essa elasticidade é ilimitada. As variáveis dependentes podem modificar-se apenas um tanto; após isso a própria estrutura deve cair aos pedaços.²¹⁶

Nos parece claro que o ponto alto da transição se dá na disputa pelo sentido da produção. As formas de desenvolvimento das forças produtivas, os novos métodos de apropriação do excedente, a nova distribuição da renda e os novos padrões de consumo, passam a dar corpo a uma nova relação social da produção, e esta imprime um novo sentido ao ato de criar o produto social. Isso entra cada vez mais em contradição com o antigo modo de apropriação, o que marca o sintoma da transição para um novo regime social de produção.²¹⁷

Nos momentos de transição, duas ou mais classes sociais, que se pretendem dominantes, disputam o controle da força de trabalho. Sua tarefa é atrair o maior conjunto de produtores (mesmo que por razões impositivas) para a esfera das suas relações sociais de produção. Sweezy nos exemplifica: “E os próprios burgueses, necessitando de maiores contingentes de mão-de-obra e de mais soldados para fortalecer seu poderio militar, tudo fizeram para facilitar a evasão dos servos à jurisdição de seus amos.”²¹⁸

O período de transição é quando a luta de classes mais se acirra, sendo expressão mais aberta do confronto vivo entre princípios, valores, costumes, etc. dos que representam as antigas e novas relações sociais. Entretanto, é também aqui que novas e surpreendentes alianças de antigos inimigos são tecidas, especialmente quando a situação do novo protagonismo de classe se torna mais clara.

Antes mesmo, uma nova classe dominante tende a ganhar o protagonismo social, esses novos protagonistas, possivelmente, já existiam subalternizados de certa forma, mas durante a transição sofrem um processo de transformação simultâneo ao seu empoderamento; assim como o coletivo alargado dos subalternizados, que não se torna dominante, mas também passa

²¹⁶ KULA, Witold. Op. Cit., p. 110.

²¹⁷ COGGIOLA, Osvaldo. História do Capitalismo: Das Origens até a Primeira Guerra Mundial. São Paulo: USP, 2015.

²¹⁸ SWEEZY, Paul. Op. Cit., p. 48.

por novos contornos e também tende a formar uma nova classe. A tomada de consciência dessas transformações não se dá imediatamente:

Nenhuma classe na história compreende imediatamente a lógica de sua própria situação histórica em épocas de transição: um longo período de desorientação e confusão pode ser necessário para que ela aprenda as regras obrigatórias de sua própria soberania.²¹⁹

Não é coincidência que os momentos de transição tenham testemunhado revoluções que abalaram o mundo, depressões econômicas, crises políticas, turbulências sociais e problemas ambientais agudos; a mudança parece mesmo está no ar e, não raro, ela vem pontuada pela violência, a fome e outras tragédias humanas. As transições não são, necessariamente, uma fase onde são privilegiadas a racionalidade e a harmonia. Geralmente isto não ocorre; Kula resume essa característica recorrente das transições:

Cada sistema foi criado por pessoas, com seus padrões repetidos de comportamento e reação. Uma vez criado foi, durante muito tempo, um poder determinante em suas vidas. Como um sistema de contradições internas, levou a resultados não desejados e não planejados, especialmente em consequência de resultados cumulativos de sucessivos processos de adaptação tão insignificantes que a sociedade contemporânea nem tomou consciência deles. Controlando as vidas dos povos, o sistema os incita a se levantarem contra ele.²²⁰

Desse modesto estudo teórico, concluímos que o Império do Brasil, especialmente na segunda metade do século XIX, presenciou uma sociedade em transição do escravismo ao capitalismo. Não que essa transição tenha se encerrado com o seu ocaso, a República acentuou e prolongou em quase trinta anos esse processo, mas é no oitocentos que a transição brasileira se inicia. Conforme as tendências e característica gerais das formações sociais em transição, a transição brasileira estará patente com as suas especificidades: o escravismo sucumbe ao capitalismo, mesmo que arrastadamente e com grandes reminiscências, sem qualquer purismo e com marcas econômico-sociais identificáveis até hoje; a burguesia constrói seu aparato econômico e infraestrutural, ao mesmo tempo que sua formação se localiza na superestruturas dentro de um bloco histórico de poder hegemônico por uma classe senhorial de poderosos proprietários de terras; e as décadas finais do império testemunharam importantes abalos econômicos, a Guerra do Paraguai, a mudança na composição social e demográfica, revoltas nas senzalas e abalos sociais produzidos pelo movimento abolicionista.

Entretanto, esse importante momento para a formação social brasileira não teve um ímpeto revolucionário, mudanças radicais politicamente abertas ou qualquer deslocamento de status quo político e econômico de forma escancarada. As mudanças foram subterrâneas e, tal

²¹⁹ ANDERSON, Perry. *Linhagens do Estado Absolutista*. São Paulo: Brasiliense, 1995, p. 54.

²²⁰ KULA, Witold. *Op. Cit.*, p. 121.

qual o efeito do movimento das placas tectônicas mudam a posição geográfica dos continentes, transformaram a feição da sociedade brasileira para todo sempre. Dessa forma, intitulamos esse processo de *Modernização Conservadora*.²²¹

Essa dada “modernização” se deu em tantas dimensões e perspectivas quantas foram possíveis no império, até na plantação escravista! É isso o que pretendemos demonstrar, mas antes é necessário adiantar duas noções que nos parecem fundamentais na análise. Francisco de Oliveira imprime uma noção absolutamente fundamental para os nossos estudos, através de seu principal trabalho, podemos entender que por trás da aparente dualidade, que supunha inconciliável a combinação de setores “atrasados” e “avançados” de nossa sociedade e economia, uma importante integração dialética, complementarmente conflitiva, era extremamente funcional. Segundo o autor: “[...] de fato, o processo real mostra uma simbiose e uma organicidade, uma unidade de contrários, em que o chamado ‘moderno’ cresce e se alimenta do ‘atrasado’.”²²²

Para nós, esse fenômeno tem como pano de fundo um plano estratégico da classe senhorial brasileira para o fim da escravidão sem a perda de sua hegemonia política e poderio econômico-social. Nesse sentido, José de Souza Martins esclarece o caráter fundamental da transição do trabalho cativo ao trabalho livre no Brasil:

No Brasil, particularmente em São Paulo, a transição do escravismo para o trabalho assalariado se deu de modo planejado, controlado e relativamente lento, um processo de quase 40 anos, por iniciativa dos próprios fazendeiros de café. Através da figura de Antônio da Silva Prado, ministro do Império, foram eles que propuseram no Parlamento o fim da escravidão no formato que assumiu entre nós, como transição para o trabalho livre, mas não necessariamente para o trabalho assalariado no campo.²²³

O processo de fim da escravidão fora admitido pelos escravistas brasileiros desde tenra idade do Império, mas ocorreu de forma segura e pontuada por diversas reformas que davam novo fôlego à principal instituição imperial.

Novo fôlego que também correspondia a estímulos externos. Uma importante vertente de historiadores tem ressaltado esses estímulos, próprios da Revolução Industrial e da, já debatida, inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho. Dale Tomich²²⁴ formula, a partir desse fenômeno expansivo, o conceito de *Segunda Escravidão* que ocorre exatamente

²²¹ ALVARENGA, Thiago; MARINHO, Marcos; MANTUANO, Thiago Vinícius. *Modernização Conservadora no Império do Brasil: o Arcabouço Jurídico-Político Brasileiro no Século XIX*. IV Semana de História da UFF, Universidade Federal Fluminense, 2016.

²²² OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica à Razão Dualista: o Ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003. p. 19.

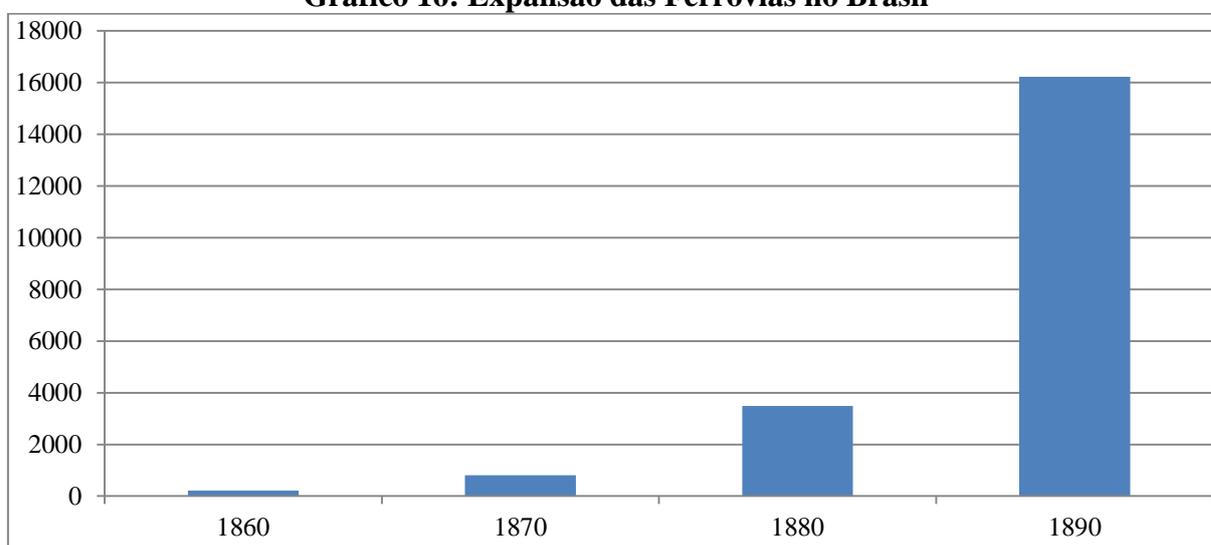
²²³ MARTINS, José de Souza. *O Cativo da Terra*. São Paulo: Editora Contexto, 2010, p. 20.

²²⁴ TOMICH, Dale. *Pelo Prisma da Escravidão. Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo: EdUSP, 2011.

no momento em que está sendo debatido e fundado, no Brasil, as bases para a sua *Modernização Conservadora*.

São fenômenos coevos e coerentes. Modernizar a infraestrutura nacional, melhorar a produção cafeeira, transportar maiores quantidades, com maior rapidez e qualidade, financiar a lavoura e o eixo produtivo exportador-importador das cidades eram iniciativas que buscavam os mesmos objetivos que o rápido incremento do tráfico transatlântico e interprovincial de escravos. O próprio processo produtivo nas roças foi repensado; assim como nas fazendas, as máquinas, equipamentos e implementos industriais passaram a coabitar o espaço com a Casa Grande e a Senzala.

Gráfico 16: Expansão das Ferrovias no Brasil



Fonte (em quilômetros): COLE, George Douglas Howard. *Introducción a la Historia Económica (1750-1950)*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1957.

Segundo o que podemos depreender do preciso balanço de Marquese e Salles, a escravidão colonial dera lugar a uma segunda escravidão, essa nacional. Isso equivale dizer que, mesmo com as hostilidades inglesas e com o movimento abolicionista, o Estado Nacional Brasileiro defendeu a instituição da escravidão até os seus estertores. O imperialismo e o consumo de massas, no centro do sistema capitalista, foram os principais fatores da demanda geral pela produção dos braços escravos (não só no Brasil, como em Cuba e no sul dos Estados Unidos); contrastando com uma produção colonial mercantilizada na forma de monopólio, para um consumo restrito na metrópole. O outrora modesto incremento de produtividade colonial, com base em adaptações e experiências, passou a ser buscado sistematicamente; a adoção de manuais de trabalho e utilização de máquinas, equipamentos e implementos intensificaram a exploração do trabalho, extraíndo uma maior quantidade de mais valia absoluta e introduzindo (mesmo que modestamente) a mais valia relativa no campo brasileiro. A tendência de difusão social, econômica e geográfica da propriedade escrava foi

bruscamente revertida, o Centro-Sul brasileiro se tornou o principal polo dinâmico do escravismo no Atlântico Sul!²²⁵

Os debates que levavam à tendência modernizadora do império foram acalorados e eram balizados nas tensões entre liberais e protecionistas, pois conservadores eram todos. Consolidados no revezamento e, até, composição conjunta de ministérios entre os partidos Liberal e Conservador, esse processo se consubstanciou num extenso arcabouço político-jurídico.

Esse conjunto discursivo e legislativo foi construído de forma dinâmica, denotando os avanços e recuos, permanências, transformações e disputas na sociedade brasileira. Seu corpo é fruto tanto das tradições portuguesas do direito romano quanto do direito tradicional da colônia, dos embates sociais e políticos travados nas relações sociais de produção e outras, além de produzir efeitos e de ser apropriado de forma diversa ao longo do tempo. O **Anexo 15** é uma tentativa limitada de demonstrar o que explicitamos com base na legislação, já que acompanhar os debates fugiria ao escopo do estudo.

Bom notar que o desenvolvimento da chamada *Modernização Conservadora* fora fundado ainda na primeira metade do século XIX, em uma economia dominada pela agricultura, demandando encadeamentos no complexo importador-exportador (especialmente, de transportes e finanças), mas no geral com um ritmo lento de crescimento (excetuando a lavoura cafeeira), grandes carências de liquidez e crédito nas cidades, absoluta falta de integração técnica e tecnológica e em um momento que o Estado Imperial ainda encontrava formas de financiar sua própria construção, como de fato podemos constatar, com a edição das Tarifas da Alfândega de 1844 pelo Ministro Manoel Alves Branco, que tinha claro intuito de diminuir o déficit público e financiar a construção do estado nacional, embora tenha tido algum impacto como incentivo às atividades de transformação nacionais.

Segundo Beauclair, o pensamento econômico, surgido desse quadro, amalgamou elementos liberais e protecionistas, “[...] tal pensamento é profundamente original, fruto de preocupações concretas com questões existentes numa economia pré-industrial [...]”²²⁶, tais preocupações levaram as classes dominantes a se moverem no sentido de expandirem sua infraestrutura e ampliarem a capacidade produtiva nacional, ao mesmo passo que fortificavam a sua superestrutura e faziam do Estado sua trincheira preferencial.

²²⁵ MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *Escravidão e Capitalismo Histórico no Século XIX: Brasil, Cuba e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

²²⁶ OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. *A Construção Inacabada: a Economia Brasileira, 1822-1860*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001, p. 219.

Dessa forma, o conjunto de medidas transformadoras, intensificado a partir da década 1850, não punha termo, pelo contrário, acentuava as principais características da formação brasileira: garantia a escravidão como instituição pelo “tempo necessário”, a posse como propriedade e direito à terra por parte das classes dominantes e as relações com o mundo capitalista para efetivação de sua produção, além da construção de um Estado em termo estrito e de um conjunto de aparelhos privados de hegemonia, que defendiam os interesses das classes dominantes no nível da superestrutura.

Nesse sentido, podemos apreender a Lei Eusébio de Queiroz e a Lei de Terras em conjunto, conforme nos subsidia José de Souza Martins:

A Lei de Terras, de 1850, e a legislação subsequente codificaram os interesses combinados de fazendeiros e comerciantes, instituindo as garantias legais e judiciais de continuidade do padrão de exploração da força de trabalho, mesmo que o cativo entrasse em colapso. Na iminência de transformações nas condições do regime escravista, que poderiam comprometer a sujeição do trabalhador, criavam as peculiares condições que garantissem, ao menos, a sujeição do trabalho na produção do café.²²⁷

Reformando a escravidão através da viabilidade temporária do tráfico interprovincial, concentrando os plantéis geográfica e socialmente, garantindo a terra como cativo e liberando recursos do tráfico para o financiamento da lavoura, o Império tentou, ao mesmo tempo, modernizar as suas infraestruturas e garantir o status quo político e econômico dos grandes plantadores.

Esses balizadores da modernização, entretanto, entravam em conflito e contradição com ela mesma, produzindo efeitos, de expansão da economia, adversos à produção escravista cafeeira e, em compensação, conformando um polo dinâmico na economia das cidades, especialmente no Rio de Janeiro. Conforme analisa Maria Bárbara Levy: “A maior parte da lucratividade da produção cafeeira recaía sobre o comércio em decorrência do alto custo da intermediação. O café era capaz de gerar renda na cidade, pois esta se apropriava de parte do valor agregado do trabalho campo.”²²⁸

O próprio Código Comercial, de 1850, trouxe certos efeitos adversos à lavoura escravista no momento em que atrai para as cidades maiores investimentos, carreando recursos para o nascente setor de transformação e diminuindo as possibilidades de financiamento da monocultura de exportação. O referido código regulamentou e tornou claro uma série de procedimentos e processos que conferiram maior confiabilidade aos negócios

²²⁷ MARTINS, José de Souza. Op. Cit., p. 52.

²²⁸ LEVY, Maria Bárbara. História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977, p. 46.

nas cidades, sejam comerciais, financeiros ou industriais, a partir dele as sociedades anônimas e comanditas pulularam. Segundo Maria Bárbara Levy:

Os negócios com ações eram inusitados na vida econômica carioca, onde até então predominavam a ausência do espírito associativo e o pavor do logro. O conservadorismo tradicional, apegado aos investimentos em bens de raiz, era afrontado pela procura febril por ações.²²⁹

Em compensação, como deixa claro a própria autora, o investimento em escravos nas cidades tornou-se progressivamente menos interessante como forma de valorização do produto em muitas atividades citadinas, o que contribuiu para a interiorização de parte significativa da força de trabalho escrava das cidades para o campo; também por isso, o trabalho livre passou a se estabelecer paulatinamente, especialmente com a expansão da imigração de europeus pobres para as cidades brasileiras.²³⁰

Uma face interessante desse processo foi o aquecimento do mercado de escravos citadino, apesar da conjuntura amplamente desfavorável. A compra e venda, o aluguel, o ganho e as alforrias foram incrementados formidavelmente na década de 1850, apesar da constatada diminuição da população escrava na cidade do Rio de Janeiro. O preço do escravo disparou e ter um bom plantel era sinônimo de renda certa e vultosa. Embora a restrição aos escravos fosse cada vez maior em várias atividades, sua apreciação no mercado aumentara, pois “[...] estava ligada à consolidação dos mercados internos, pois, os salários e jornais cresceram fortemente nesse ciclo, o que denotava uma carência de trabalhadores num contexto de incremento da atividade econômica.”²³¹

É nesse quadro que a cidade do Rio de Janeiro concretiza sua macrocefalia, ainda como uma “representante do campo”²³², segundo Beauclair; entretanto, com funções urbanas se estabelecendo de forma crescente, conforme Eulália Lobo nos esclarece:

O crescimento e ramificação do sistema ferroviário e rodoviário, a melhoria dos meios de transportes, a gradual liberação dos escravos e o afluxo de imigrantes ampliaram o mercado consumidor suprido pelo Rio de Janeiro e contribuíram para uma expansão dos setores secundário e terciário [...] ²³³

A efetiva expansão das funções urbanas muito se deveu a outro aspecto importante da *Modernização Conservadora* brasileira: as concessões públicas, mecanismo que atraía

²²⁹ LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura, 1994, p. 54.

²³⁰ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Proletários e escravos: imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. Novos Estudos CEBRAP, São Paulo, n. 21, pp. 30-56.

²³¹ VILLA, Carlos Valencia. Economia autônoma dos negros livres e formação do mercado no contexto da abolição: Estudo comparativo entre Rio de Janeiro e Virgínia no século XIX. Niterói: PPGH-UFF, Tese de Doutorado, 2012, p. 297.

²³² OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. Raízes da Indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense (1808-1860). 1 ed. Rio de Janeiro: Studio F & S Editora, 1992, p. 170.

²³³ LOBO, Eulália. História do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 171.

capitais privados vultosos e, não raro, ofereciam garantias em contratos governamentais com super benefícios. Segundo Honorato:

Por Concessão de Serviço Público se deve entender o direito de uma empresa privada utilizar o patrimônio público para, em nome deste mesmo Poder Público, instaurar serviços de interesse coletivo recebendo em contrapartida o direito de assim cobrar. De outro modo, o Estado transfere para outrem o usufruto de seu patrimônio para que este o explore.²³⁴

É nesse ambiente, que dois modos de produção (escravista e capitalista) passam a acirrar a disputa pelas relações sociais, disputando força de trabalho e (re)formando suas classes proprietárias (senhorial e burguesa) e de trabalhadores (escrava e proletária). Segundo Albuquerque:

A Etapa de Transição para o Capitalismo manifestou-se por um crescente deslocamento do polo de dominância econômico da classe escravista para a burguesia capitalista. Os efeitos pertinentes a essa mudança foram as iniciativas que favoreciam o desenvolvimento das relações de produção capitalistas, tomadas a a partir de 1850, quando o aparelho de Estado ainda estava sob o controle e a serviço dos interesses escravistas.²³⁵

Exatamente por esse fato, o aparelho de estado ainda ser hegemônico por interesses escravistas, que esse desenvolvimento não foi sem sobressaltos políticos. Os eventos que antecederam e sucederam a Lei Bancária e Monetária de 1860, conhecida como Lei dos Entraves, são provas disso. Tendo como pretexto diminuir a especulação, a dita legislação, fruto do debate em torno da crise comercial de 1857 e do ascenso inflacionário, restringiu drasticamente o funcionamento dos bancos, casas bancárias e das sociedades anônimas.

O confronto político dos interesses acerca do financiamento da lavoura, contrapostos aos interesses ligados ao financiamento das atividades de transformação na cidade, além do controle da taxa de juros via controle da emissão monetária, está na essência desses distúrbios. O seu desdobramento redundou em outra crise comercial e financeira (a de 1864, ligada a quebra da casa bancária de Antônio José Alves Souto), sendo resolvido apenas em 1882, com a Nova Lei de Sociedades Anônimas.

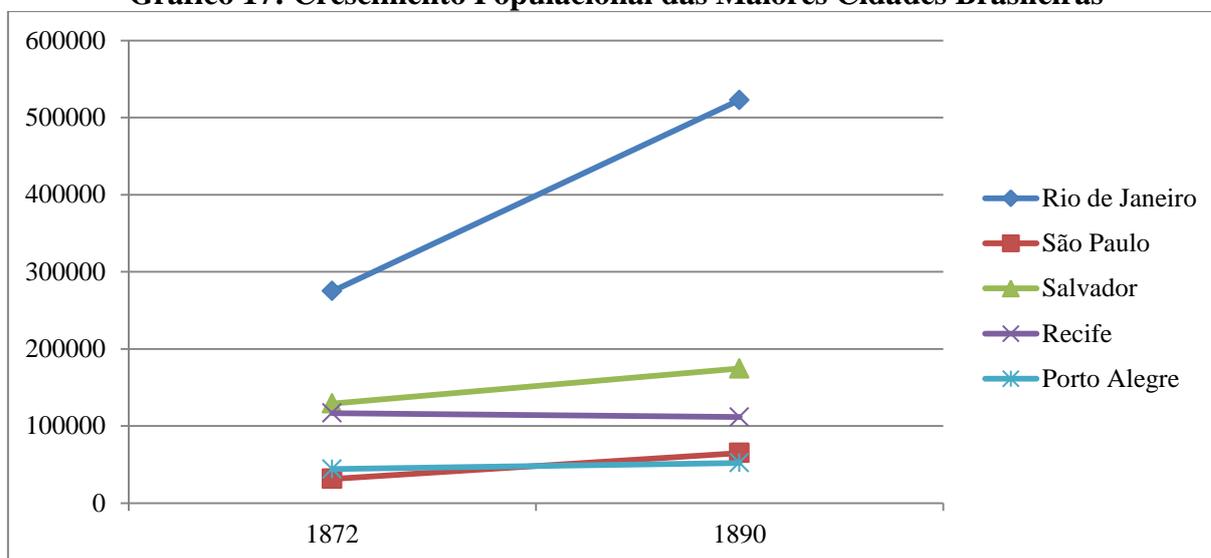
Esses confrontos ainda guardavam a dimensão regional, pela centralidade do Rio de Janeiro e do Centro-Sul para a economia brasileira; o desenvolvimento desigual corresponde à ausência de um Mercado Interno nacional integrado. Os preços variavam muito, as economias regionais conformavam um ciclo quase fechado e sempre visando, prioritariamente, à exportação, não às trocas com outras regiões do país. O mercado de terras e de trabalho não

²³⁴ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 88.

²³⁵ ALBUQUERQUE, Manoel Maurício de. Pequena história da formação social brasileira. Rio de Janeiro: Graal, 1986, p. 291.

tinha qualquer uniformização nacional durante todo o Império. Apenas o mercado de escravos conseguiu algum grau de equiparação nacional dos preços.²³⁶

Gráfico 17: Crescimento Populacional das Maiores Cidades Brasileiras



Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral De Estatística. Censos de 1872 e 1890.

De toda forma, esse desenvolvimento urbano, demonstrado no gráfico com o aumento populacional das cidades brasileiras, tem uma relação importante com a base econômica agrária da formação social brasileira no período. Como esclarece Luiz Carlos Soares:

Assim, seria muito mais apropriado falarmos de uma inter-relação ou relação de interdependência entre o campo e a cidade nas diversas áreas escravistas brasileiras e, talvez, até mesmo do continente americano. Interdependência esta que pressupõe uma divisão ou diferenciação espacial (geográfica) do trabalho e da organização político-social no conjunto da sociedade escravista. Campo e cidade são espaços organizados diferentemente, mas intimamente articulados na dinâmica geral da sociedade escravista.²³⁷

Essa relação está exposta por Théó Lobarinhas Piñeiro, que evidencia a importância de se entender o complexo agro-exportador como um todo orgânico, envolvendo cidade e campo, ambos com funções reprodutoras do sistema:

[...] as atividades urbanas, que não podem ser entendidas como meros “apêndices” da produção escravista para a exportação, mas que são componentes da própria lógica da reprodução da economia, principalmente aquelas ligadas à circulação de mercadorias, já que integravam as diferentes formas de produção que formavam o ‘mosaico da economia brasileira’.²³⁸

Dito isso, nos parece seguro dizer que a *Modernização Conservadora* foi efetivamente levada a cabo no Império do Brasil. Por conta do seu caráter complementarmente conflitivo,

²³⁶ PAULA, João Antônio de. O mercado e o Mercado Interno no Brasil: Conceito e História. História Econômica & História de Empresas, v. 1, 2002.

²³⁷ SOARES, Luiz Carlos. Povo de Cam na Capital do Brasil: a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro do século XIX. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007, p. 16.

²³⁸ PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. OS SIMPLES COMISSÁRIOS: Negociantes e Política no Império. Niterói: EdUFF, 2014, p. 27.

ela desencadeou um processo de transição que, ao mesmo passo, dependeu da expansão e depreciou a escravidão como modo de produção dominante da formação social brasileira; foi também coetâneo, ao seu desenrolar, que as classes sociais integrantes da vida brasileira, no período posterior, se formaram, especialmente a burguesia nacional; é nesse momento que grandes crises econômicas, embates políticos, uma guerra e o conflito social aberto em torno da escravidão se deram com maior força. Mesmo assim, as mudanças aconteceram subterrânea e lentamente.

3.3. Navegação Histórica: A Revolução dos Vapores no Brasil

No primeiro capítulo, tivemos a oportunidade de deixar claro o impacto da navegação a vapor na operação portuária de diversos países e cidades-portuárias importantes no atlântico. Para além disso, fizemos importantes conexões da transformação da navegação, especialmente a transoceânica, com a conjuntura internacional e as transformações que ocorriam no capitalismo central. Parece oportuno, agora, entender como esse fenômeno se deu no Brasil, nessa formação social hegemônica escravista, mas em manifesta transição ao capitalismo, pela via nada harmônica do imperialismo.

No Brasil, os efeitos do vapor europeu, nos mares, se fizeram sentir no crescente interesse pela integração da sua economia ao capitalismo central, na adequação de suas infraestruturas, na adaptação do seu arcabouço jurídico-político, nas tensões entre suas relações de produção, na expansão, acirramento e degradação da escravidão, na imigração massiva de europeus pobres e, especialmente, na posição brasileira na nova divisão internacional do trabalho, com a função de produção das matérias-primas.

Mais exatamente na segunda metade do século XIX, o país que mais importava braços escravos, em todo atlântico, se via premido em expandir e diversificar sua rede de transportes. Esse fenômeno é típico do que chamamos de *Modernização Conservadora*. Em 1850, não havia aqui ferrovias, os vapores ainda principiavam nas comunicações internas e os maiores transatlânticos pouco tocavam a costa brasileira. Em todos os estudos, projetos e relatórios que analisamos, versando sobre os mais diversos subsectores dos transportes, é unanimidade a premência de transformá-los para atender as demandas da lavoura cafeeira e do comércio internacional.

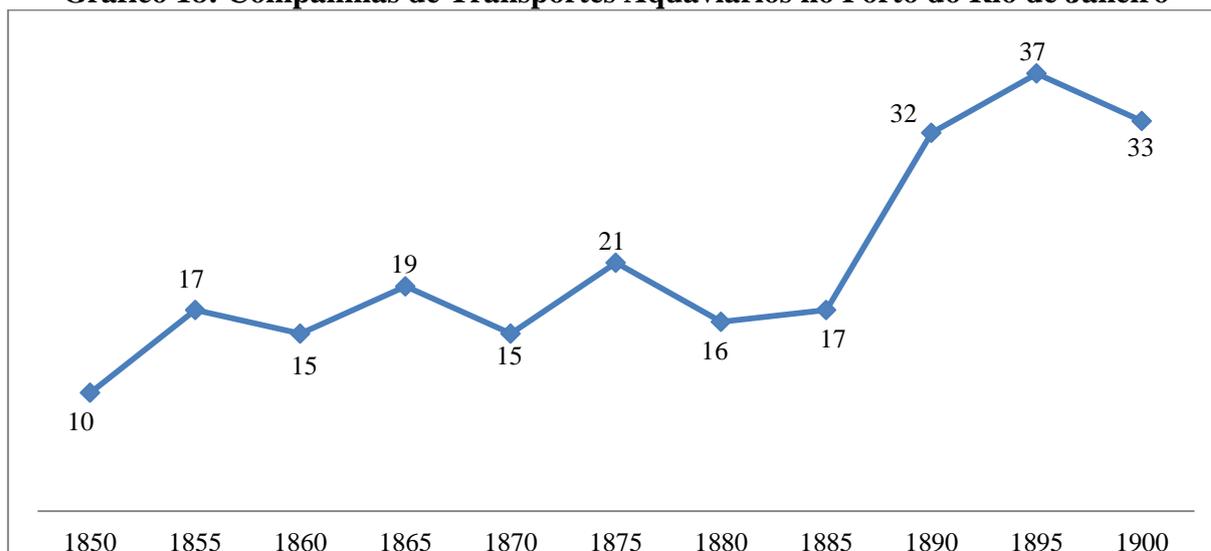
As dificuldades, entretanto, eram muitas, especialmente as de financiamento. Se podemos afirmar que as ferrovias foram tratadas como prioridades orçamentárias, haja vista as garantias de lucros por parte do governo Imperial, as comunicações aquaviárias não recebiam o mesmo tratamento. Apesar de o governo subsidiar companhias e investir

diretamente na melhoria das condições de navegação marítima e fluvial, o que fica patente é a poderosa persistência dos transportes, conforme herdados pela colônia.

Em meados do século XIX, a navegação brasileira, no geral, tinha o predomínio básico na propulsão dos ventos e humana, embarcações de madeira, com severas restrições de espaço e capacidade, além do baixíssimo nível de intervenção na natureza para garantir navegabilidade e ancoragens seguras, tanto na costa, quanto nos rios.

Esse quadro vai sofrer algumas importantes modificações na segunda metade do século XIX, mas longe de uma transformação radical, podemos dizer que, assim como o trabalho escravo persistiu ao lado do trabalho livre, a madeira persistiu ao lado do ferro; a vela persistiu ao lado do vapor, os rios poucos navegáveis ou arrecifes na costa persistiram ao lado dos diversos trabalhos de dragagem e desobstrução. Um bom indício para medirmos o fluxo dessas mudanças é o número de companhias de transporte aquaviário, aqui englobadas todas as suas modalidades, em operação no maior porto do país: o da sua capital, o Rio de Janeiro.

Gráfico 18: Companhias de Transportes Aquaviários no Porto do Rio de Janeiro



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1850-1900.

Mesmo sendo relativamente redutor e ilusório juntar todas as modalidades da navegação numa única série, podemos dizer que a oscilação nos primeiros trinta anos retratados no **Gráfico 18** denotam a dificuldade em estabelecer um corpo estável de unidades produtivas alargadas para o deslocamento nas águas marítimas, fluviais e na baía de Guanabara. Assim sendo, se era difícil fazê-lo no Rio de Janeiro, podemos depreender que pior ainda era no resto do país. Nesse ambiente, dominavam os proprietários-trabalhadores de uma embarcação, ou capitão de apenas um navio. As companhias demoraram a controlar esse mercado, o que vai acontecer apenas nos últimos anos do Império!

Afastando esta pertinente abstração, podemos classificar melhor a navegação mercante brasileira. Segundo Santos²³⁹, assim podemos classificar a *Navegação Mercantil Nacional*:

- 1- **Navegação de Longo Curso**: realizada entre portos do Brasil e estrangeiros, ou seja, navegação transoceânica.
- 2- **Navegação de Grande Cabotagem**: realizada entre portos brasileiros de regiões diversas, abrangendo os portos do Rio da Prata.
- 3- **Navegação de Pequena Cabotagem**: realizada entre portos brasileiros da mesma região.
- 4- **Navegação de Alto Mar**: realizada para fins especiais, parte de portos nacionais e atende demandas de outras embarcações próximas à costa brasileira.
- 5- **Navegação Interior**: lacustre, fluvial e nas baías abrigadas.
- 6- **Navegação Portuária**: aquela atrelada ao serviço portuário, da construção naval ou de outras unidades produtivas com entradas para o mar, rios e canais (rebocadores, embarcações de transbordo e deslocamento, etc.).

Essa importante classificação clarifica a complexidade do que estamos tratando. Tê-la em mente é fundamental para os nossos estudos, especialmente no que concerne a relação que o Estado Brasileiro terá com a questão da navegação, já que as unidades produtivas nacionais não se confinavam a essa divisão, atendendo às demandas e sendo contratadas para os serviços em várias dessas frentes.

Na década 1850, após grandes debates e renhidos conflitos de interesses regionais, o Estado resolve, finalmente, pôr o erário público à disposição do desenvolvimento da navegação nacional. Consubstanciado no decreto 632 de 1851 (**Anexo 16**), em que o governo Imperial resolve financiar, através de contratos de subvenção e isenção de impostos a companhias de navegação privadas, os meios mais rápidos, amplos, constantes e seguros de transportes marítimos e fluviais. Além da necessidade logística, militar e política ligada ao deslocamento de pessoas e correspondências, o objetivo das conhecidas subvenções era dar maior fluidez ao transporte de cargas. Como está expresso numa pequena introdução aos números da dita subvenção:

É já muito elevada a soma com que o estado subvenciona a navegação por vapor, tanto costeira como fluvial. Felizmente a despesa que se faz com este ramo de serviço é compensada pelo desenvolvimento do comércio, e maior atividade nas comunicações. Em geral as companhias subvencionadas cumprem satisfatoriamente as obrigações de seus contratos, posto que algumas lutem ainda com dificuldades sérias, provenientes do seu estado financeiro.²⁴⁰

²³⁹ SANTOS, José Wilson De Oliveira. Transportes & Exportação. Rio de Janeiro: Centro de Promoção da Exportação, 1972.

²⁴⁰ ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Suplemento. Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1865, p. 127.

QUADRO 11: Principais Companhias de Navegação a Vapor Subvencionadas pelo Estado Brasileiro no Século XIX

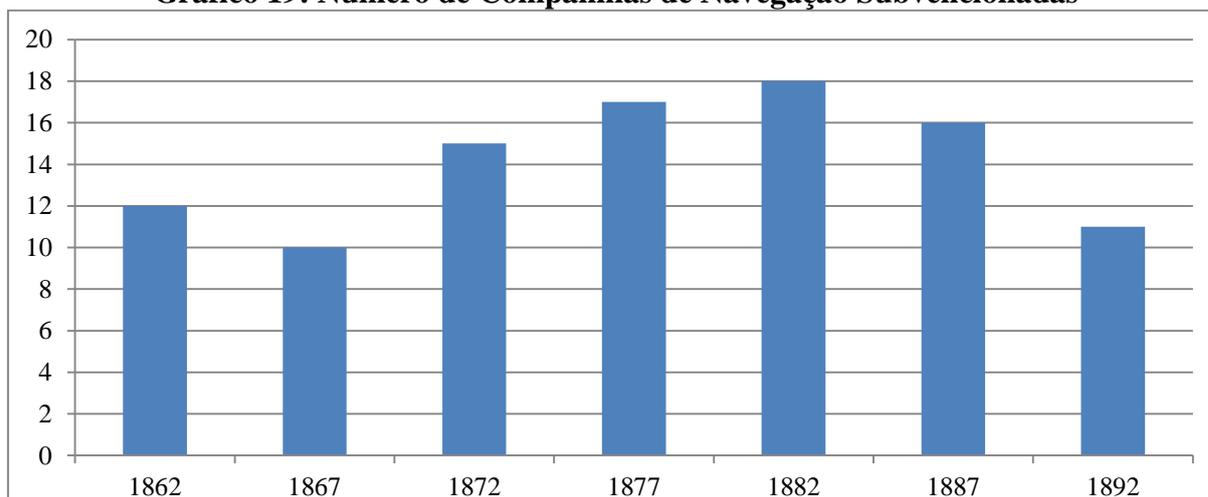
COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO	SEDE	FUNDAÇÃO	FUNDADOR(ES)	1865	1866	1876	1885	1892
Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor	Rio de Janeiro	1836	João Tarrand Thomaz	976:000\$000	1.024:000\$000			
Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas	Rio de Janeiro	1852	Barão de Mauá	720:000\$000	720:000\$000	816:000\$000	520:000\$000	390:000\$000
Companhia do Mucury e Caravellas	Vitória	1852	Antônio Pedroso de Albuquerque	89:500\$000				
Companhia Pernambucana de Navegação Costeira	Recife	1853	Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque	84:000\$000	131:208\$326	155:599\$986	155:600\$000	137:706\$000
Associação Sergipense	Aracaju	1854		12:000\$000	7:000\$000	12:000\$000	16:669\$354	24:001\$105
Companhia de Navegação a Vapor nos Rios do Maranhão	São Luís	1857	Leite & Irmão, José Pedro dos Santos & Irmão e Raimundo Teixeira Mendes	120:000\$000	120:000\$000	192:000\$000	192:009\$000	170:000\$000
Companhia de Navegação a Vapor Bahiana	Salvador	1858	Francisco Gonçalves Martins	84:000\$000	84:000\$000	84:000\$000	195:000\$000	139:500\$000
Companhia de Navegação a Vapor do	Vitória	1858	Caetano Dias da Silva	30:000\$000		57:000\$000	90:000\$000	59:500\$000

Espírito Santo								
Companhia de Navegação a Vapor do Alto Paraguay	Cuiabá	1858	José Antônio Soares	62:519\$278				
Companhia de Navegação Intermediária a Vapor	Desterro	1859	José Rodrigues Ferreira	84:000\$000	84:000\$000			
Companhia de Navegação a Vapor Macahé e Campos	Rio de Janeiro	1860	Francisco Teixeira de Miranda	48:000\$000				
Companhia de Navegação pelo Parnahyba	Teresina	1862		24:000\$000			48:000\$000	
United States and Brasil Mail Steamship	Nova Iorque/Rio de Janeiro	1866			200:000\$000	200:000\$000	200:000\$000	200:000\$000
Companhia Brasileira de Navegação Transatlântica	Rio de Janeiro	1871	Francisco Ferreira Borges e Guilherme de Castro			1.147:499\$000	708:750\$000	
Companhia Nacional de Navegação a Vapor	Rio de Janeiro	1873	Visconde de Figueiredo			436:000\$000	589:250\$000	
Lloyd Brasileiro	Rio de Janeiro	1890	Barão de Jaceguai					1.487:454\$600

Fonte: ALMANAK... Op. Cit., 1844-90; BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1865, 1866, 1876, 1885, 1892.

Como podemos depreender do **Quadro 11**, muitas companhias de navegação foram criadas nas décadas de 1850 e 1860 em todo Brasil, mas especialmente no Rio de Janeiro, na esteira da intervenção estatal. Os aportes anuais eram individualmente substanciais, mas no geral não chegaram a importar um terço do orçamento do Ministério de Viação e Obras Públicas, e sequer 3% da Receita Geral do Império.²⁴¹

Gráfico 19: Número de Companhias de Navegação Subvencionadas



Fonte: GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da Navegação de Cabotagem Brasileira no Século XIX. Ensaios FEE, Porto Alegre, v. 32, n. 2, p. 425.

O número de companhias subvencionadas era restrito e os contratos eram extremamente controlados pelo governo. A garantia da regularidade das viagens era fiscalizada pelo seu próprio usufruto governamental, funcionários e encomendas do Estado eram frequentemente transportados por essas companhias de navegação que, afinal de contas, foram fundadas com o intuito de cumprir um contrato com o Estado.

O Relatório do Ministério da Agricultura, do ano de 1876, é revelador dos pesos e contrapesos políticos e orçamentários feitos no balanço sobre as subvenções nacionais à navegação:

Posto seja esta verba já elevada, evidente se torna, contudo, para os que estudam as necessidades da pública administração e as da lavoura e comércio nacionais, estar longe de satisfazer as conveniências de muitas localidades, que ainda aguardam o benefício da navegação a vapor para prosperarem, compensando em poucos anos os sacrifícios do Estado.²⁴²

Considerando verdade que o avanço da navegação a vapor interessava à lavoura e ao comércio, também podemos dizer que esse incentivo influenciou decisivamente a indústria metal-mecânica nacional, especialmente no Rio de Janeiro. Construir e reparar as

²⁴¹ BRASIL. Ministério Da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria do Serviço de Estatística. Finanças: Quadro Sinótico da Receita e Despesa do Brasil (período de 1822 a 1913). Rio de Janeiro: Tipografia do Ministério da Agricultura, 1914.

²⁴² BRASIL. Ministério Da Agricultura. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876.

embarcações, além de importar e adaptar as máquinas e equipamentos que elas demandavam, tornara-se uma necessidade imperiosa.

3.3.1. A Navegação e Construção Naval Associados

Não é coincidência que as principais companhias subvencionadas pelo Estado Nacional tenham constituído a maior parte do setor de transformação metal-mecânico nacional. Essas unidades produtivas geraram um importante efeito de encadeamento nas regiões portuárias donde estavam sedeadas, passando a contar com oficinas e fundições subsidiárias.

A atuação da *Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor* merece destaque e aparece como exemplo paradigmático do processo de *Modernização Conservadora*, que intentamos demonstrar.

A companhia foi constituída através do decreto imperial, de 22 de abril de 1836 (**Anexo 16**), que concedia a João Tarrand Thomaz a exploração de vapores entre a capital e o Pará. Finalmente, incorporada em 1837, com vultosos capitais na monta de 720:000\$000, seus navios transportavam todas as correspondências e encomendas públicas e privadas entre a Corte e as províncias do Norte, por isso, durante a vigência do seu contrato, a companhia recebeu permissões várias para atracar em outros portos da costa, posteriormente estendendo seus serviços até às províncias do Sul. Documentos governamentais e o próprio dinheiro do Tesouro Nacional, recolhido em outras províncias, passavam pelas embarcações da companhia de Terrand.

Do ponto de vista político, reforçava as relações entre o poder central e as províncias do Norte, num momento de instabilidade, anterior ao segundo reinado. Os desafios naturais em um território de dimensões continentais, com navegação interior naturalmente obstaculizada e a Serra do Mar como paredão aparentemente intransponível, pareciam a principal dificuldade para integração, unidade e manutenção da autoridade central da jovem nação.

Nesse sentido, Almir Chaiban argumenta a respeito das inversões de prioridades que se depreende dos estatutos da dita Companhia:

Em se tratando de uma companhia de navegação privada, esta inversão dos objetivos de suas atividades, pela qual seus fins econômicos se subordinavam à sua função política, explicava-se, no momento de sua criação, pelo fraco desempenho do comércio interprovincial, que era compensado por um substancial pagamento pelos seus serviços prestados ao Governo, e acentuava sua função no processo de consolidação e unificação do Estado imperial. Seu papel, como instrumento de ação

política, administrativa e militar, era de tal importância, que o Visconde de Abrantes considerava a sua subvenção como um dos "primeiros deveres do Estado".²⁴³

As “oficinas bem montadas” de Tarrand, já na década de 1840, produziam caldeiras, máquinas, mecanismos e consumiam todo o tipo de metais para a construção dos seus paquetes, sua frota cresceu constantemente: em 1858 a empresa possuía dez paquetes a vapor e um capital social de impressionantes 2.500:000\$000.²⁴⁴

Beauclair nos alerta para a importância da Tarifa Alves Branco, como um segundo fator impulsionador de algumas atividades de transformação voltadas para o mercado interno, especialmente para os transportes e na pré-indústria de bens de consumo, sendo fundamental para o estabelecimento do que ele intitulou como a “fundição e construção naval associados”.²⁴⁵ Um outro patamar técnico fora alcançado por algumas “fábricas” no Brasil durante as décadas de 1830 e 1840, dedicadas à construção de “mecanismo a vapor”. O Arsenal de Marinha na Corte, a Fundição da Ponta D’Areia e a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor eram as mais avançadas oficinas metal-mecânicas do hemisfério sul.

A importação sem restrições de mecanismo e máquinas, o intercâmbio tecnológico entre essas fábricas de ponto, especialmente por conta das encomendas do Arsenal à Ponta D’Areia e à Paquetes, se entrelaçavam com o conhecimento secular adquirido pela experiência colonial na construção de embarcações. A conservação, a adaptação e o reparo das primeiras embarcações a vapor brasileiras foram o grande laboratório da pré-industrial meral-mecânica nacional, que, no final das contas, fora o embrião da indústria naval brasileira.

Para reconhecer a consonância e pujança entre construção naval, pré-indústria e as indústrias metais-mecânicas, na segunda metade do século XIX, especialmente no Rio de Janeiro, necessitamos antes esclarecer a confluência de três fatores interessantes para a nossa análise: o aumento generalizado das atividades da operação portuária, com a clareza do gargalo que se dava na infraestrutura do porto; a instalação da ferrovia para os subúrbios e na região metropolitana, além do crescimento maciço dos carris urbanos; e a participação de empresas estrangeiras na navegação de cabotagem brasileira. Como apontado por Goularti:

O aglomerado de estaleiros navais presente, desde o início do século XIX, nas cidades do Rio de Janeiro e de Niterói, construindo e reparando embarcações, criou um sistema propício para o fortalecimento e a integração intersetorial dos

²⁴³ EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. 2, 2002, p. 7-27.

²⁴⁴ OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. A Construção Inacabada... Op. Cit., p. 162-163.

²⁴⁵ Ibidem, p. 223.

estabelecimentos comerciais, das pequenas fundições e dos estaleiros, gerando uma performance inovativa.²⁴⁶

As fundições se confundiam com os estaleiros nessa forma oficial, de pequenas fábricas e até manufaturas da pré-indústria. Muitas das encomendas de alguns estaleiros se destinavam a outros, por estes possuírem experimentada oficina.

As fundições floresceram até a década de 1850, para além da construção naval, especialmente pelo crescimento das indústrias leves, marcadamente pela inserção das indústrias de pregos e alfinetes, mas também outras de bens de consumo não-duráveis que, inicialmente, não importavam todo o maquinário; inclusive forneciam máquinas, mecanismos e ferramentas para os engenhos centrais, especialmente da região de Campos; assim como alimentaram importante mercado ferroviário na reposição, adaptação e reparo de equipamentos e peças para sua operação. O próprio crescimento da cidade fez florescer as atividades manufatureiras dos arameiros, cuteleiros, funileiros, latoeiros, picheleiros, bombeiros hidráulicos, ferreiros e serralheiros.

Entretanto, a década de 1860 foi especialmente negativa para a pré-indústria metal e mecânica no Rio de Janeiro, afetada pela mudança da política alfandegária, que alargava o acesso aos bens de capital e intermediários importados, e restringia as importações de matérias-primas. Por conta da Lei dos Entraves, os maiores estabelecimentos não conseguiram capitalizar-se para sobreviver a esse processo, e a implantação das ferrovias significou duas consequências opostas: negativa, por que as estradas de ferro eram construídas e operadas com materiais privilegiadamente importados; e positiva, pois concentrou de forma expressiva a construção naval no porto do Rio de Janeiro, eliminando pequenos e médios portos ao longo da costa fluminense e na baía.

A abertura da navegação de cabotagem, ao livre trânsito de embarcações estrangeiras (**Anexo 16**), com permissão para mercenciar na costa brasileira produtos nacionais entre seus próprios portos, foi o mais duro golpe dado nas companhias de transporte por cabotagem e na nascente indústria metal-mecânica nacional. Também é digno de nota a guerra do Paraguai e o crescimento das demandas militares e de logística por via estatal, que suavizaram os impactos negativos acima citados.

Ainda desenvolveremos melhor a questão da navegação de cabotagem e os debates entorno dela no oitocentos, mas por enquanto ficamos com uma importante conclusão de Goularti Filho: “A frota mercante nacional não tinha condições de atender à crescente

²⁴⁶ GOULARTI FILHO, Alcides. História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa. Economia (Brasília), v. 12, 2011, p. 310.

demanda do processo de articulação comercial que estava em marcha na economia do Império.”²⁴⁷

Considerando o período anterior ao nosso recorte, concluímos que a construção naval e as atividades integrantes da *Comunidade Econômica Portuária* já eram a base da demanda recebida pela pré-indústria metal e mecânica na Corte.

Em outro trabalho²⁴⁸, demonstramos empiricamente que as indústrias metal e mecânica, sempre associadas à construção e reparo naval, conseguiram constituir na região portuária do Rio de Janeiro um *locus* de inovação, crescimento e concentração. Exatamente por sua magnitude e caráter transformador do processo de produção metalúrgico que, mesmo durante as mais agudas crises, quando o declínio acentuado dessas atividades em outras áreas da cidade era observado em conjunto com o retorno do crescimento das unidades pré-industriais, a maior parte das indústrias metal e mecânica, na região portuária do Rio de Janeiro, se mantiveram em atividade e conseguiram concentrar capitais para dar conta de uma demanda maior e mais diversa.

3.3.2. A Vela e o Vapor na Navegação Brasileira

A navegação militar e mercante brasileira, como podemos ver, sofreu importantes mutações ao longo do nosso recorte. Entretanto, é necessário ressaltar um ponto importante do período que ela, em grande medida, encontrou permanências ao longo do século XIX. A base material, técnica e tecnológica, respeitando o estágio de desenvolvimento das forças produtivas na navegação, ainda correspondendo ao período colonial, era incrivelmente resiliente. Claro é que se compararmos aos portos o desenvolvimento das embarcações é mais avançado, a começar pela adoção dos vapores, e também do casco de ferro, da roda de pás e depois da hélice totalmente submersa, ou da grua de bordo. Tudo isso principiado ainda no século XIX, especialmente na Corte.

Os vapores transatlânticos demoraram para estabelecer-se no Rio de Janeiro, mas se generalizaram com linhas em frequências previsíveis desde a década de 1850. Ao passo que os vapores de cabotagem foram introduzidos pelas Paquetes, já na década de 1830, mas se generalizaram apenas na década 1860, quando as companhias fundadas, na década anterior, atingiam o estágio de maturação do seu investimento, e as subvenções estatais tornaram-se regra. Na navegação interior, as duas bases tecnológicas conviveram de forma complementar

²⁴⁷ GOULARTI FILHO, Alcides. Op. Cit., p. 413.

²⁴⁸ MANTUANO, Thiago. A Região Portuária Segurou as Pontas - as atividades metal e mecânica na Comunidade Econômica Portuária da pré-indústria ao pós-encilhamento (1870-1907). Niterói: PPGH (Artigo Inédito), Mimeo.

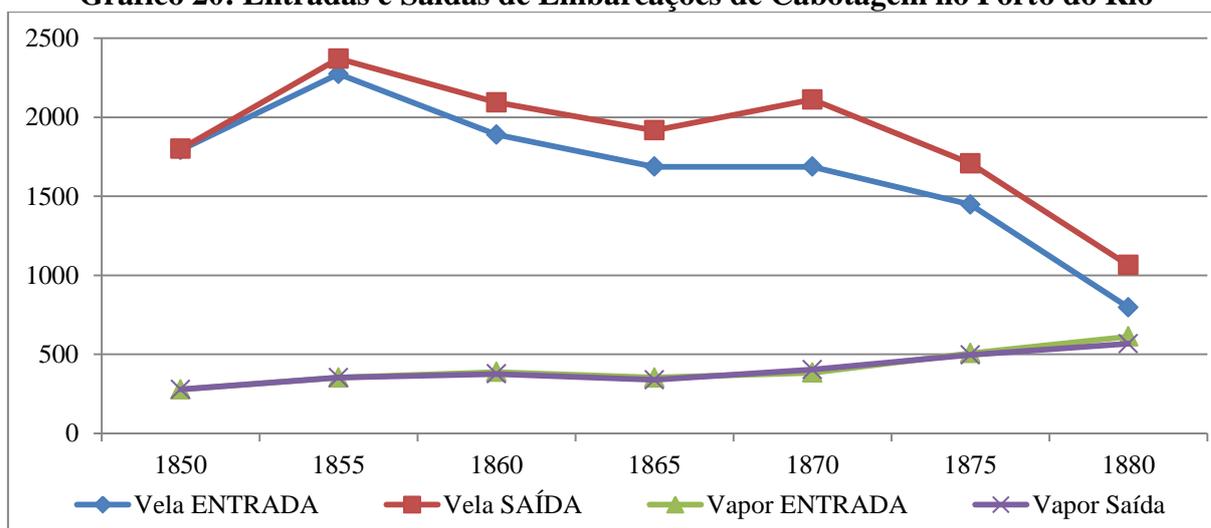
desde a década de 1830, mas em realidade os vapores foram subordinados a vela e à força humana até quase a virada do século XIX.

Devido aos grandes custos de importação, manutenção, reposição e emprego da força de trabalho, preparada para lidar com as técnicas e tecnologias do vapor, além de seu suporte material, a generalização dos vapores era proibitiva para a maioria dos homens de negócios da época. Como bem esclarece Edilson Santos Júnior:

[...] investir em um barco a vapor demandava um afluxo de capital que ainda podia despertar receio entre negociantes e comerciantes. A expansão da produção cafeeira e da população da Corte a partir da segunda metade do século XIX aumentou a disposição para o investimento nessa tecnologia.²⁴⁹

Embora esses investimentos tenham principiado pela navegação interior e de cabotagem, especialmente a de passageiros e correspondências, é nos rios e baías que a vela e os cascos de madeira terão maior duração como base técnica e tecnológica majoritária.

Gráfico 20: Entradas e Saídas de Embarcações de Cabotagem no Porto do Rio



Fonte: ALMANAK... Op. Cit., 1850-1880; BRASIL. MINISTÉRIO DA FAZENDA. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1850-1880.

O **Gráfico 20** demonstra aquilo que foi bem constatado por Santos Junior, para a navegação interior na baía do Rio de Janeiro, assim como em sua navegação de serviço portuário.²⁵⁰ Os vapores não implicam desaparecimento da vela ou das embarcações movidas pela força humana, também para a cabotagem, ela persistirá na costa brasileira durante todo o oitocentos. Infelizmente, a partir da década de 1880, os dados dos Relatórios do Ministério da Fazenda sobre a navegação no Rio de Janeiro não discriminam a base técnica das embarcações de cabotagem. Entretanto, pela trajetória descendente da vela e ascendente dos

²⁴⁹ SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes. Sobre as Águas da Guanabara: Transporte e Trabalho no Rio de Janeiro do Século XIX (1835-1845). 2016. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2016, p. 72.

²⁵⁰ Ibidem, p. 73.

vapores na década de 1870, podemos depreender que a base técnica colonial fora superada até a década de 1890.

A navegação a vela dominou não apenas as comunicações do Brasil com o mundo, até a década de 1870 (**ANEXO 18**), mas também sua utilização na navegação de cabotagem foi importantíssima nos deslocamentos intraprovinciais, em especial para o transporte de abastecimento das cidades. No Brasil, a vela era largamente utilizada, apesar dos seus inconvenientes, fazendo com que essa modalidade complementasse as comunicações terrestres reciprocamente. Por isso, a maioria das viagens entre as províncias eram mistas e combinadas, ou seja, parte em embarcações a vela ou a remo e parte pelos caminhos abertos nos sertões (sejam eles picadas, estradas ou ferrovias).

Apesar desse inicial predomínio da vela, o vapor cresceu de forma substancial durante a segunda metade do século XIX, e passou a ser fundamental para a dinâmica econômica do império, concentrando boa parte das suas atividades no Rio de Janeiro. Caio Prado chama a atenção para esse importante aspecto modernizante: “A navegação a vapor (inaugurada no Brasil em 1819), entre outros, terá considerável significação neste país de larga extensão costeira, onde se concentra a maior parte da população, e de transportes terrestres tão difíceis.”²⁵¹

Conforme os vapores avançavam no tráfego atlântico, abarcando o Brasil e a costa sul-americana, na cabotagem e na navegação interior de passageiros, assim como mercante nacional, acelerava-se o processo de integração, ainda tão frágil de nossa economia. Como argumenta Caio Prado: “O emprego do vapor facilitará e avantajará de tal forma a navegação marítima, que esta desbancará completamente aquelas comunicações terrestres que começavam a se estabelecer e desenvolver.”²⁵² Assim, o comércio interno se animava e um mercado nacional passava a tomar forma, com barateamento dos fretes, das correspondências e das passagens.

Nesse sentido, a década de 1880 foi um ponto de viragem fundamental. No auge do imperialismo, as entradas de vapores transatlânticos superaram a navegação transoceânica a vela, nos portos brasileiros. O grande objetivo de inserir o Brasil na Divisão Internacional do Brasil está consubstanciado no gráfico abaixo!

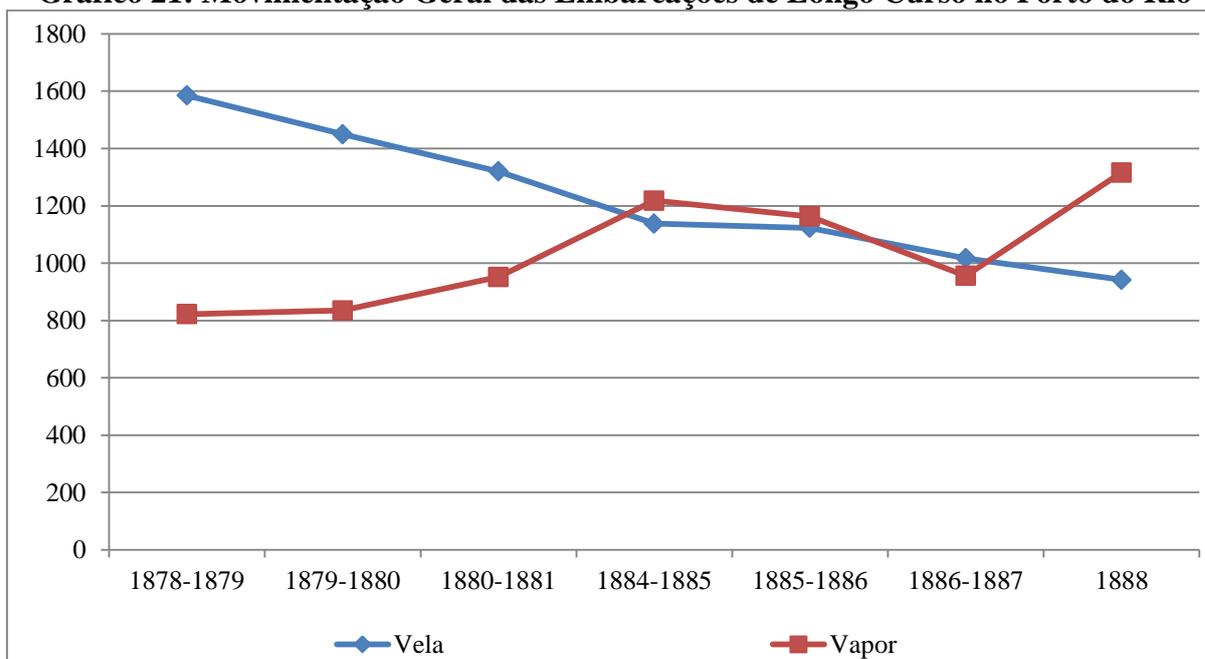
Pode-se apontar, com base nos mesmos dados, que a tonelagem trafegada pelos vapores de longo curso, desde a década de 1870, tivera ultrapassado a tonelagem da movimentação comercial feita a vela. Entretanto, esse incremento foi baseado nos fretes

²⁵¹ PRADO JUNIOR, Caio. História Econômica... Op. Cit., p. 102.

²⁵² PRADO JUNIOR, Caio. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, 2004, p. 147.

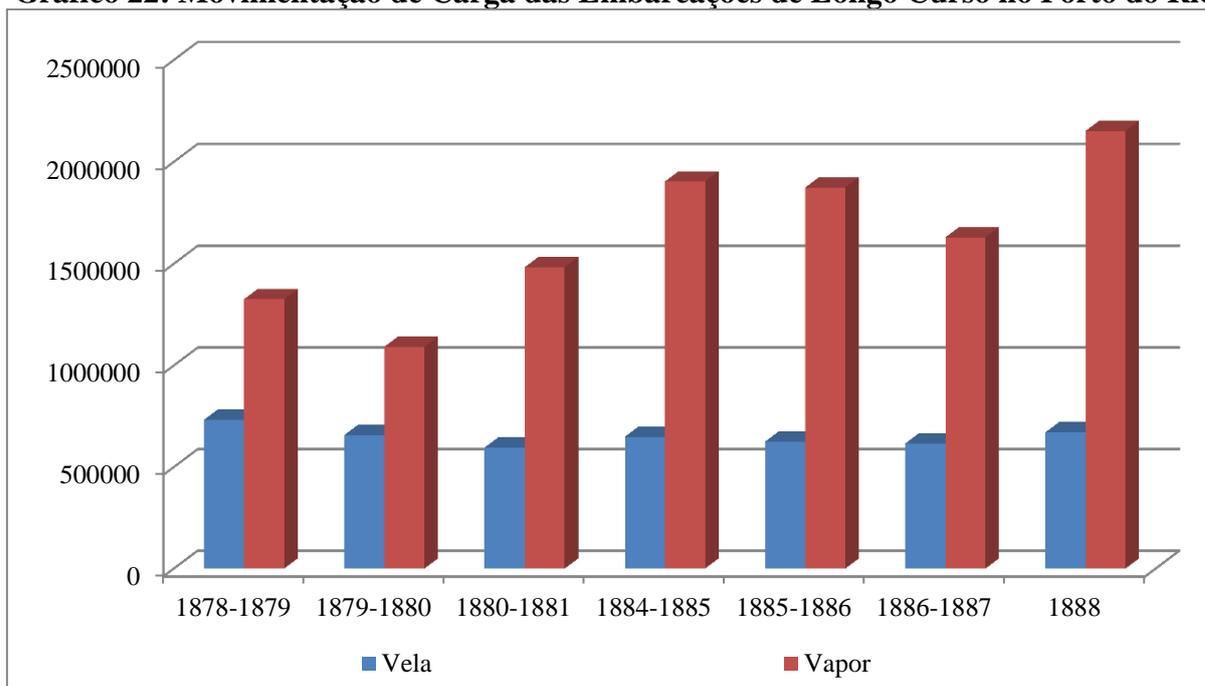
contratados por particulares, e isso se deve particularmente ao sucesso da cafeicultura no vale do Paraíba; só a partir da década de 1880, que as linhas de vapores transatlânticos, com dias fixos para chegadas e partidas, previsíveis na duração de sua viagem, capacidade de carga e passageiros, foram incrementadas ao ponto dos vapores carregarem quatro vezes mais que as embarcações a vela.

Gráfico 21: Movimentação Geral das Embarcações de Longo Curso no Porto do Rio



Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1878-1888.

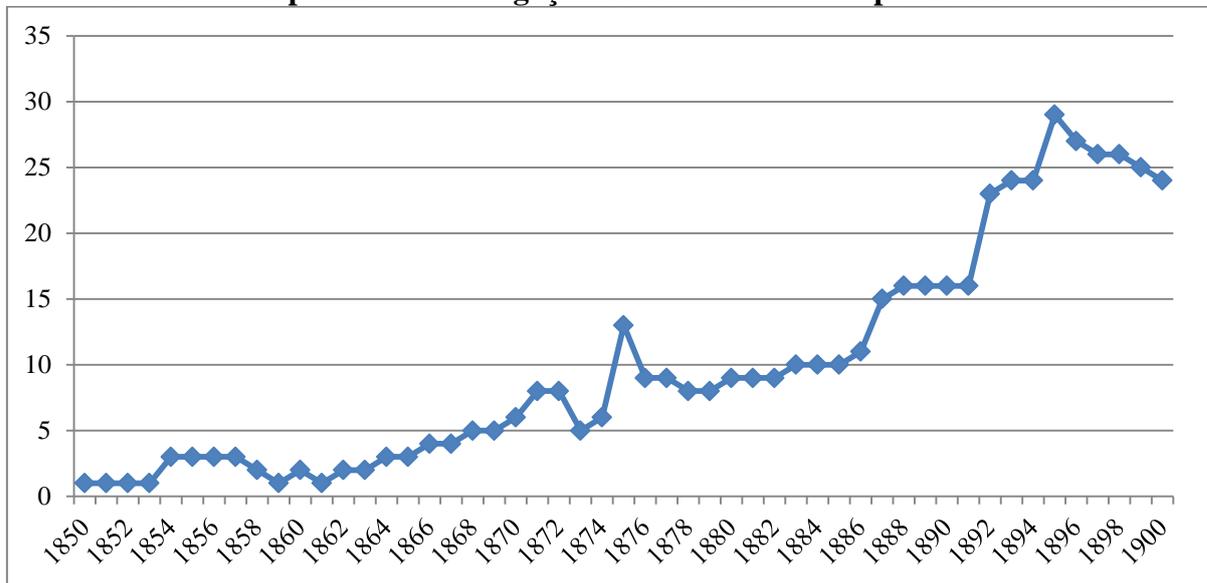
Gráfico 22: Movimentação de Carga das Embarcações de Longo Curso no Porto do Rio



Fonte (Tonelagem): BRASIL. Ministério da Fazenda. Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1878-1888.

A análise do **Gráfico 23** demonstra a complexidade diacrônica do que aqui abordamos, atuam, sobre o estabelecimento de companhias de navegação a vapor transatlânticas, fatores externos e internos, conjunturais ou estruturais. As crises de dimensão regional, nacional e internacional (especialmente a Grande Depressão) podem ser demonstradas através dele, mas a principal conclusão que sacamos de sua observação é que, de fato, o Brasil fora inserido na Divisão Internacional do Trabalho na condição subordinada ao imperialismo. De fato, a pulsão modernizante do Império, que se transmitiu à República com outras nuances, possibilitou que os mais rápidos e amplos paquetes a vapor do mundo transportassem as safras recordes produzidas pela escravaria no interior do país até a Europa.

Gráfico 23: Companhias de Navegação Transatlântica a Vapor no Rio de Janeiro



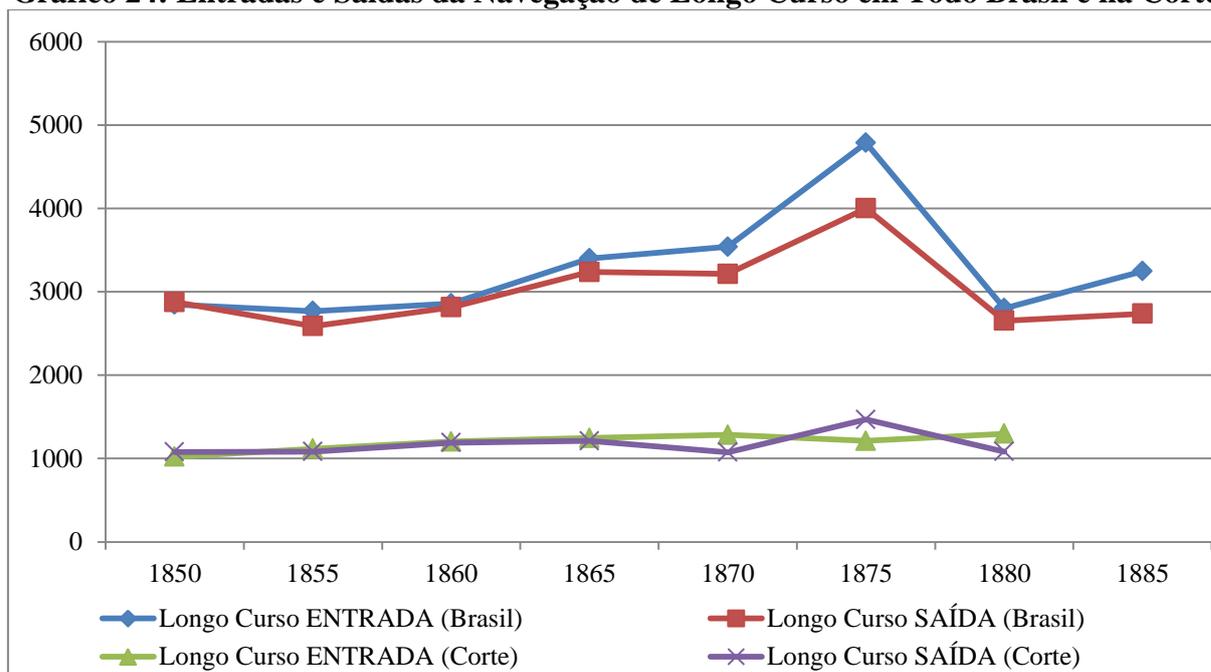
Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1850-1900.

A necessidade de comunicar a nação com o “mundo civilizado” e integrar o café brasileiro ao “jogo das trocas” internacionais terminou por ser efetivada através de um número crescente de colossos empresariais dos mares. Por conta disso, que o transporte transatlântico a vapor generalizou-se a ponto de ser considerado, pelo senso comum da época, como próprio de estrangeiros. As grandes companhias inglesas como a *Royal Mail Steam Packet*, a *Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation* e a *Peninsular & Oriental Steam Packet* já estavam aqui estabelecidas desde as décadas de 1850 e 1860, assim como a francesa *Messagieres Impériales*. Finalmente na década de 1880, os Lloyds de Hamburgo e de Bremem estabeleceram a generalização final dos vapores transatlânticos na costa brasileira.

3.3.3. A Navegação de Longo Curso: Inserindo o Brasil na Divisão Internacional do Trabalho

A navegação de longo curso no Brasil teve, no Rio de Janeiro, seu principal ponto de referência desde a *Abertura dos Portos às Nações Amigas* em 1808. Desenvolvida ao longo de nossa costa desde a colônia, concentrava no Rio de Janeiro, ao longo do século XIX, as principais saídas de exportações, entradas de importações e a distribuição destas para o interior e outros pontos da costa; a Corte era, ainda, a principal saída dos retornos de frete, entrada das correspondências oficiais, de escravos e de imigrantes.

Gráfico 24: Entradas e Saídas da Navegação de Longo Curso em Todo Brasil e na Corte



Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1850-1885.

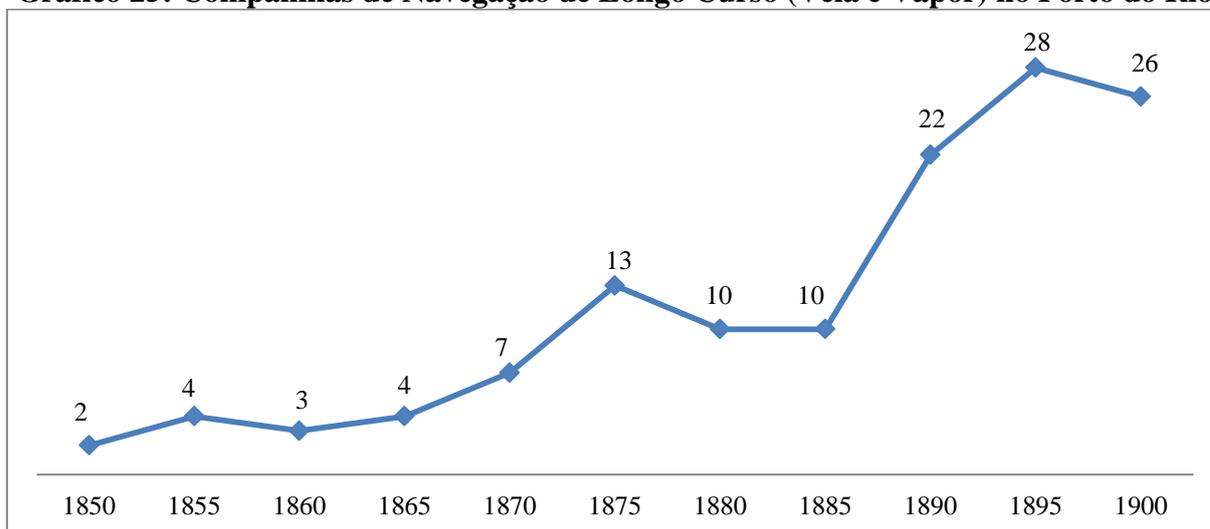
O porto do Rio e suas funções hegemônicas na hierarquia dos portos nacionais ainda será tratado nessa dissertação, mas podemos adiantar, com o **Gráfico 24**, sua força centralizadora da navegação de longo curso, seja a vela ou a vapor, concentrando cerca de um terço a um quarto do movimento de embarcações transatlânticas em portos brasileiros.

Infelizmente, a partir da República, os dados do Ministério da Fazenda contabilizam apenas, em termos financeiros, o movimento do comércio marítimo. Entretanto, é possível capturar, no gráfico, o brusco aumento de embarcações de longo curso, na década de 1870, com o auge do café no Rio de Janeiro, também irradiando para outros portos do Centro-Sul, como Vitória e Santos.

Esses números são coerentes com o aumento tópicos das empresas de navegação que operavam o longo curso na Corte em 1875, conforme podemos visualizar no **Gráfico 23**. O seu relativo recuo, no início da década de 1880, é típico do aumento da amplitude, capacidade, regularidade e autonomia dos vapores transatlânticos que passaram a frequentar os portos nacionais, em especial do Rio de Janeiro. Mesmo assim, devido à abundância

produtiva do café, não só no Vale do Paraíba Fluminense como na Zona da Mata mineira e no Oeste Paulista, assim imprimindo outra escala produtiva na década de 1880, quando os números de embarcações, assim como de companhias de vapores transatlânticos, crescem expressivamente.

Gráfico 25: Companhias de Navegação de Longo Curso (Vela e Vapor) no Porto do Rio



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1850-1900.

Em 1843, os franceses da L'Union estabeleceram a primeira linha de ligação direta e regular entre o Brasil e a Europa por paquetes a vela. Da sua frota, estavam a serviço no Rio de Janeiro, oito paquetes que carregavam 600 toneladas. Os interessados em uma passagem deveriam procurar a Leuba & C., a viagem era sem escalas, diretamente entre Rio de Janeiro e Havre. Os preços das passagens não constam no Almanaque Laemmert, mas podemos depreender que eram proibitivos para as camadas mais pobres da população, pois o anúncio oferecia apenas passagens de primeira classe.²⁵³

Entre 1849 e 1850, a diplomacia brasileira costurou um acordo com a Grã Bretanha, que mudaria estruturalmente a navegação de longo curso nacional. A proposta era de que a empresa *Royal Mail Steam Packet* fosse contratada mediante um acordo dos dois países para a realização de uma linha com prioridade para as correspondências entre os países. Dessas negociações, fora acordado, em 1850 (**Anexo 16**), que os governos brasileiro e inglês isentariam os seus vapores de todos os tipos de taxas mercantes e tarifas portuárias. Em troca, receberiam a isenção da correspondência oficial (diplomática, financeira e militar), barateando mais da metade da tarifa postal para toda a Europa, inclusive com facilidades do carregamento de jornais de ambos os países. Esses navios apenas fariam jus ao pagamento dos impostos alfandegários e direitos de saúde, arrecadados para as instituições de caridade.

²⁵³ ALMANAK... Op. Cit., 1850, p. 68.

Segundo se constata, no primeiro anúncio da pioneira linha regular de vapores no Almanaque Laemmert, o primeiro vapor partiu de Southampton em 09 de janeiro de 1851. A viagem para o Rio demorava 28 dias e 19 horas, fazendo escalas em Lisboa, Madeira, Teneriffe, São Vicente, Recife e Salvador; assim, cobrindo 4200 milhas náuticas numa velocidade média de 8,5 milhas por hora. Depois do Rio, ainda fazia escala em Montevidéu e Buenos Aires. O abastecimento das embarcações se dava, preferencialmente, nas ilhas atlânticas, podendo também ser feito no porto da Corte.

Os paquetes ficavam ancorados no Rio por cerca de quatro dias. Os bilhetes de Southampton para o Rio variavam de 38 a 70 libras, de acordo com a colocação e divisão dos “camarotes”; na volta, variavam de 43 a 70 libras. Qualquer quantia em metal que os passageiros portassem e excedesse 150 libras, deveriam pagar frete. O café fretado para a Inglaterra deveria pagar 5 libras por tonelada, além de 5% do seu valor de capa.²⁵⁴

Como registra Almir Chaiban:

O estabelecimento destas linhas de paquetes a vapor, especialmente a de Southampton ao Rio, marcou, sem dúvida alguma, a década de 1850 em matéria comercial. Seu sucesso foi tal, que o Brasil teve a sua posição profundamente modificada não só do ponto de vista comercial e político, mas também geográfico: era de, aproximadamente, apenas vinte e oito dias o tempo em que se efetuavam as viagens, e com uma regularidade quase que perfeita!²⁵⁵

Dessa forma, desde 1850, o domínio inglês a que nos ferimos e está demonstrado por Richard Grahan²⁵⁶, estava expresso no tamanho das empresas inglesas com embarcações que aportavam no Rio de Janeiro. A maior, sem dúvidas, foi a *Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation*, que além de transportar todo tipo de carga entre a Inglaterra, Portugal, Brasil, Uruguai e Argentina, em 1870, firmou contrato com o Império (**Anexo 16**) para fazer o serviço dos correios entre a Corte, as províncias do Sul e os países vizinhos onde aportava.

Consistia em mais uma vantagem dos vapores: a possibilidade de carregar, além de cargas, passageiros em grande quantidade. A *Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation*, através dos seus agentes Stephen Busk & C., cobrava para a terceira classe, com partida do Rio de Janeiro em dezembro de 1870, os seguintes preços: 15 mil réis pra Santos, 35 mil réis pra Bahia, 40 mil réis pra Montevideo, 45 mil réis pra Buenos Aires, 105 mil réis pra Lisboa e 125 mil réis pra Liverpool.²⁵⁷

²⁵⁴ Ibidem, 1851, pp. 252-255.

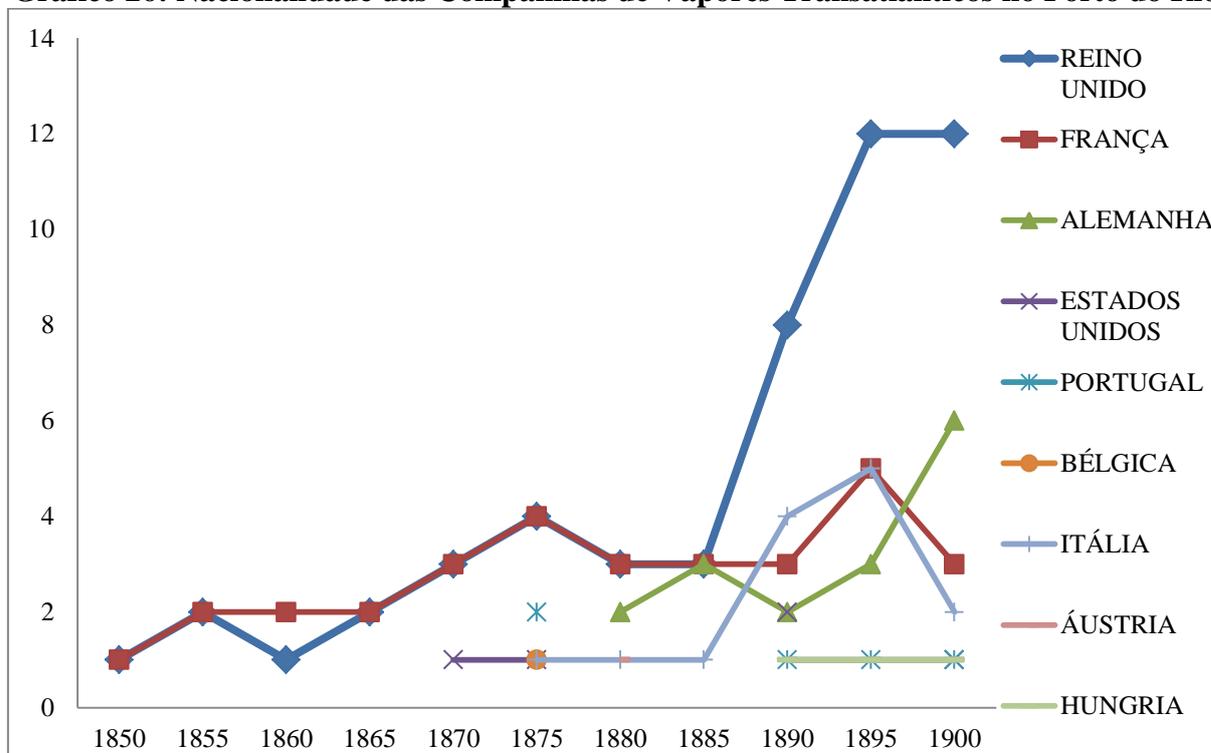
²⁵⁵ EL-KAREH, Almir Chaiban. O Rio de Janeiro e as primeiras linhas transatlânticas de paquetes a vapor (1850-1860). História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. 2, 2003, p. 55.

²⁵⁶ GRAHAN, Richard. Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil – 1850-1914. São Paulo: Brasiliense, 1973.

²⁵⁷ ALMANAK... Op. Cit., 1870, p. 419.

Essa empresa, além das isenções outrora recebidas pela Royal Mail, também recebeu subvenções anuais. Outras empresas estrangeiras foram subvencionadas para fazer os transportes de longo curso, tais como a United States and Brasil Mail Steamship que, desde 1870, fora contratada para fazer uma linha fixa e direta entre o Rio de Janeiro e Nova Iorque, e para tanto, era subvencionada não apenas pelo governo brasileiro como também pelo governo norte-americano. Outro exemplo fora o contrato, em 1880, firmado entre o governo imperial e William Darley Bentley para estabelecer uma linha de vapores entre o Rio e Halifax, no Canadá. O contrato com a companhia de vapores canadenses firmava uma linha mensal, dispondo de três vapores, com 1800 toneladas e 140 passageiros de capacidade.²⁵⁸

Gráfico 26: Nacionalidade das Companhias de Vapores Transatlânticos no Porto do Rio



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1850-1900.

O **Gráfico 26** abaixo denota o forte domínio inglês da navegação de longo curso por vapores no Brasil desde 1850, inicialmente, em termos quantitativos, dividindo essa prevalência com os franceses. Fato é que, até 1885, o número de companhias francesas era praticamente igual ao de companhias inglesas, mas os portes delas eram geralmente menores, seu fluxo de comércio estava confinado a interesses franceses e a grande mercadoria da pauta de exportações brasileiras não figurava nas embarcações francesas como grandes transportadoras.

²⁵⁸ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório... Op. Cit., 1870, 1880.

Outro fenômeno a se observar é o aparecimento e crescimento de outras bandeiras, dentre os transportadores de longo curso, com linhas de vapores que aportavam no Rio de Janeiro ao longo das décadas de 1870 e 1880. Especialmente os Lloyds alemães de Hamburgo e Bremem passam a se estabelecer no Rio, como mostra da disputa alemã por mais essa zona de influência nas crescentes tensões imperialistas mundiais. Essa presença foi importante para a nascente indústria nacional no Rio de Janeiro, pois barateou o preço do ferro e do aço, além de introduzir novas máquinas e mecanismos da segunda geração da Revolução Industrial.

3.3.4. A Navegação de Cabotagem: Um Conflito sobre o Desenvolvimento Nacional

Tendo o Rio de Janeiro como o epicentro das trocas desde a colônia, as mercadorias de exportação e importação movimentaram o comércio de cabotagem nacional de/para sua capital. A concentração em grandes portos regionais, que recebiam e expediam mercadorias para/dos pequenos portos da sua hinterland, terminava por conformar uma rede ainda muito dispersa e desintegrada. Durante o século XIX, com o crescimento das cidades e a necessidade de fornecer abastecimento para a grande lavoura cafeeira, intensificou-se ainda mais o comércio interprovincial através da cabotagem.

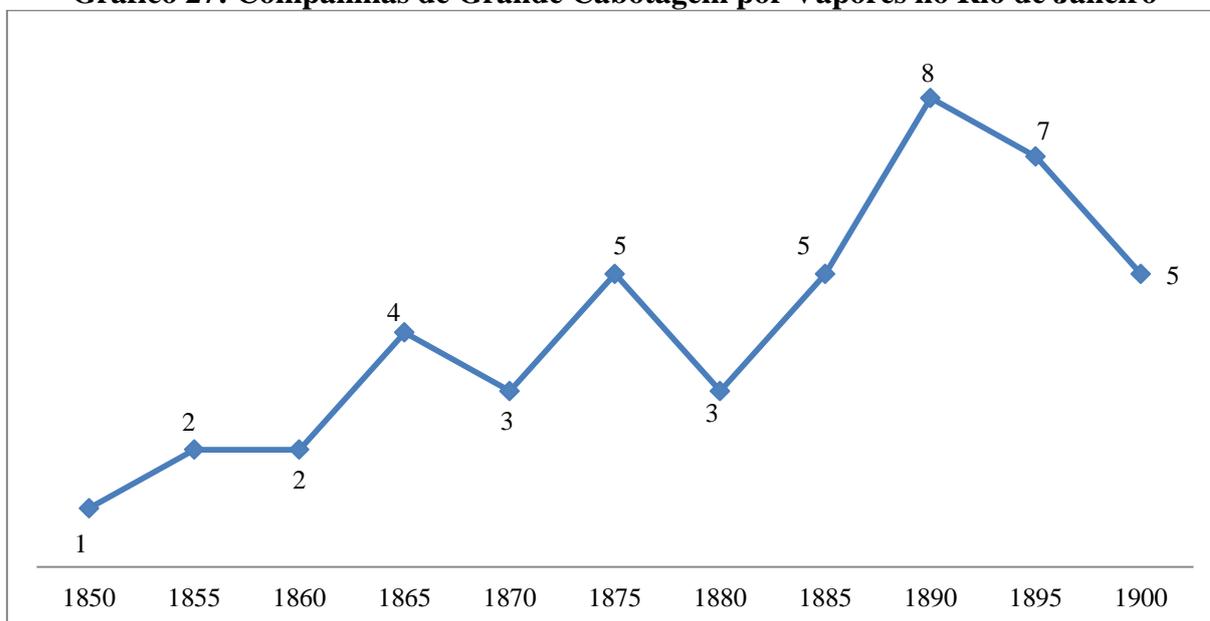
Segundo Caio Prado, era esta a “verdadeira espinha dorsal do sistema de viação do país”.²⁵⁹ O dinamismo da cabotagem ao mesmo tempo em que refletia a crescente importância internacional do Brasil na produção de bens primários, também era reflexo do desenvolvimento interno, desigual e combinado, das economias regionais. Para além de um forte instrumento político e social de coesão interna, como já demonstramos, o desenvolvimento da navegação de cabotagem, por seu caráter, era indício do estágio das forças produtivas na formação social brasileira e fator dinamizador da sua transformação.

Dois fatores, em sequência, explicam a trajetória do **Gráfico 27**: a navegação de cabotagem esteve protegida, oficialmente e de fato, entre 1816 e 1850 (**Anexo 16**), o efeito disso, para a inovação e incorporação de grandes empresas navegadoras na costa brasileira, foi relativamente danoso. A manutenção do alto preço dos fretes e o grande domínio da base material, técnica e tecnológica (madeira e vela, especialmente) fazia com que pequenas empresas e capitães isolados tivessem grande margens de lucros e desfrutassem de importantes privilégios concedidos pelo governo Imperial e das províncias. Outro fator que atuou no sentido inverso foram as tão faladas subvenções estatais, quase como uma contrapartida aos nacionais pela quebra do monopólio na costa brasileira (**Anexo 16**). Através delas, o Estado vai impulsionar a criação de algumas grandes companhias nacionais de

²⁵⁹ PRADO JUNIOR, Caio. Formação... Op. Cit., p. 238.

navegação de cabotagem a vapor. Essa tendência se confirma mesmo depois da quebra da pioneira da Paquetes. Acreditamos que a própria oscilação manifesta no gráfico é indício da dificuldade de se estabelecer nessa atividade depois de 1850.

Gráfico 27: Companhias de Grande Cabotagem por Vapores no Rio de Janeiro



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1850-1900.

Ocorre que, desde 1816, as embarcações estrangeiras estavam proibidas de comercializar produtos nacionais adquiridos em um porto brasileiro noutro porto nacional. A proibição foi reiterada em 1836, valendo por todo o império. Segundo Goularti: “A restrição às embarcações estrangeiras na cabotagem produziu privilégios, mantendo fretes por tonelada mais elevados do que no comércio ao exterior.”²⁶⁰

Isso fortaleceu a navegação de cabotagem por nacionais até 1850, quando essa proibição se tornou virtual com o advento dos vapores transatlânticos da *Royal Mail Steam Packet*, contratados para fazer o correio e entregar malotes entre o Brasil e a Grã Bretanha. A partir dessa permissão, abriu-se o precedente para que parte da navegação de cabotagem fosse feita por estrangeiros através dos maiores portos do império, onde uma série de companhias estrangeiras fazia escala. Geralmente seu destino final era o Rio de Janeiro ou os portos do Rio da Prata. Isso foi oficializado pelo decreto 3.631, de 1866 (**Anexo 16**), que abriu a navegação de cabotagem aos estrangeiros e, mais, com a possibilidade de o Estado contratar, ou seja, subvencionar, empresas internacionais para associar o longo curso ao comércio de cabotagem, aproveitando assim o máximo de sua lotação e auxiliando na redução dos custos de fretes.

²⁶⁰ GOULARTI FILHO, Alcides. Op. Cit.,p. 149.

Os dois fatores opostos e sequenciais tiveram consequências várias: primeiro, um baque na construção naval nacional, embora isso não se refletisse no Rio de Janeiro da mesma forma, pois era esse porto a principal paragem nacional onde se faziam os reparos, adaptações e substituições que demandavam os grandes paquetes internacionais; posteriormente, uma concentração muito grande da navegação de cabotagem nacional, o que fez com grandes companhias subvencionadas tomassem espaço dos pequenos agentes individuais na grande cabotagem nacional, condenando-os à pequena cabotagem regional.

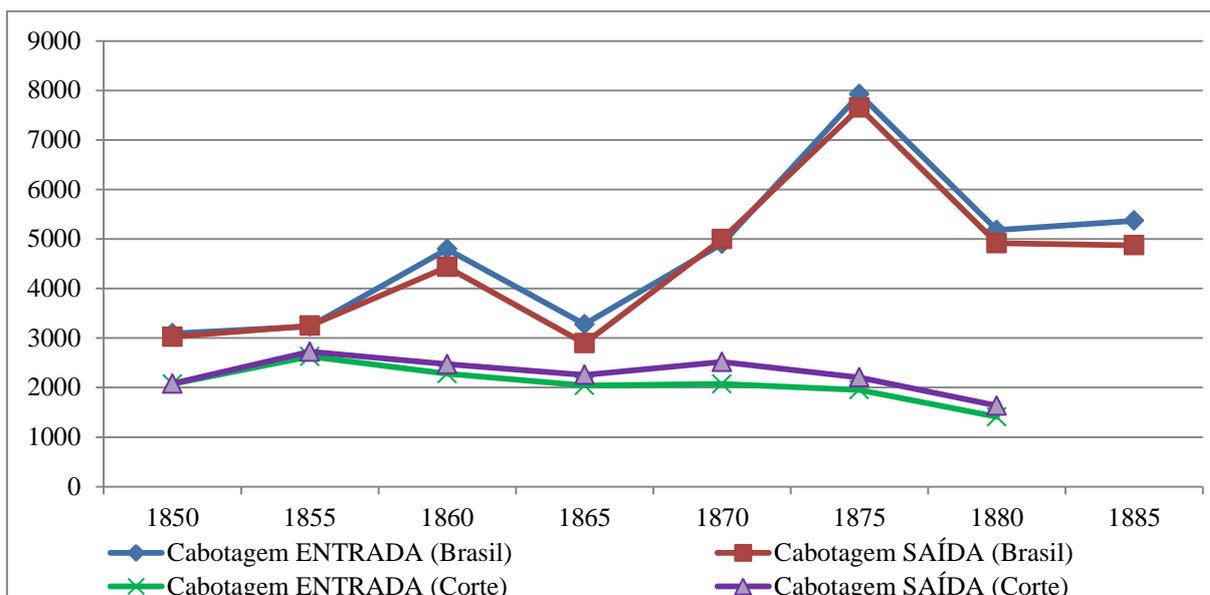
A partir da década de 1850, foram criadas inúmeras companhias de cabotagem, com navios a vapor, para ligar todo o Brasil à sua capital. Essas companhias também faziam carreiras a vela, mas nos almanaques que pesquisamos, sua manifesta intenção era de propagandear os seus serviços feitos pelos “paquetes a vapor”. Esse fato certamente reflete a intenção dessas companhias de expandir sua frota de navios a vapor.

Necessitamos esclarecer que, apesar do número de companhias que a navegação de longo curso acumulou no Rio de Janeiro, a cabotagem ainda era mais numerosa em termos de embarcações e tonelagem, haja vista que a maioria das empresas que funcionava nessa atividade não se constituía em sociedade anônima ou constava no Alamaque Laemmert. Segundo Marcondes, “O dinamismo da cabotagem superou o dos fluxos de comércio com o exterior durante o Império.”²⁶¹, esse dinamismo, na segunda metade do século XIX, significou uma diminuição relativa da importância do porto do Rio de Janeiro.

Podemos dizer que isso se deve ao fato de algumas grandes companhias de cabotagem terem sido criadas nas capitais do Norte e Nordeste brasileiros, mas também temos de reconhecer que a possibilidade de navios de longo curso fazerem a cabotagem mascarou os resultados do Rio no gráfico a seguir. Conquanto podemos concluir isso, também concluimos que o comércio de cabotagem foi impulsionado pela inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho: seja pela via da distribuição das importações a partir do Rio de Janeiro, seja pelo incremento populacional e urbano demandado pelo complexo agro-exportador. Mesmo assim, podemos admitir que o comércio de cabotagem também está subdimensionado nos números nacionais da segunda metade do século, em dimensão menor proporcionalmente à Corte, mas o registro de entradas e saídas, por longo curso, que passaram a fazer também o tráfego mercante entre portos nacionais, da mesma forma, incidiu nos números gerais.

Gráfico 28: Entradas e Saídas da Navegação de Cabotagem em Todo Brasil e na Corte

²⁶¹ MARCONDES, Renato Leite, Op. Cit., p. 161.



Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1850-1885.

A abertura ou não da navegação de cabotagem foi um grande debate ao longo do século XIX, foge ao escopo deste trabalho abordá-lo, mas fato é que, em torno deste tema, dois campos políticos se polarizaram: um liberal, que pretendia franquear os portos nacionais aos estrangeiros para atender aos interesses dos grandes armadores internacionais, já com representação no Rio de Janeiro, e contava ainda com a adesão da classe senhorial que pretendia fazer recuar o preço do frete; e um protecionista, que via potencial na nascente indústria metal-mecânica nacional e apelava para possibilidade do Estado incentivar, via investimento direto, através de isenções e subvenções, a criação de grandes companhias nacionais de vapores. Ambos advogavam a causa da “modernização” do transporte costeiro no país, mas as soluções que ofereciam eram diametralmente opostas.

Dois historiadores divergem sobre o resultado do combinado de medidas que se executou para atender as duas demandas polarizadas. Segundo Beauclair: “A estrutura escravista dominante na sociedade brasileira impôs, neste momento, através dos interesses dos homens, sérios limites à expansão do capital endógeno, aplicado em oficinas associados à navegação.”.²⁶² Entretanto, para Goularti Filho: “Cremos que a abertura não desmontou a Marinha Mercante nacional, mas, sim, anulou a possibilidade de um crescimento mais acelerado.”.²⁶³ Fato é que o crescimento acelerado da produção cafeeira nacional, além do incremento populacional e urbano em algumas cidades brasileiras, manteve alta a demanda por embarcações que pontuassem a costa brasileira.

²⁶² OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. Op. Cit., p. 222.

²⁶³ GOULARTI FILHO, Alcides. Op. Cit., p. 428.

Dessa forma, o baque, perpetrado pela abertura, foi grande e beneficiou a lavoura com a diminuição dos custos de transportes, mas criou também um polo dinâmico de empresas nacionais de cabotagem que avançavam a duras penas com suas oficinas e vapores associados. Ao mesmo passo que a competição com os grandes vapores ingleses, franceses e alemães era um complicador para o seu desenvolvimento; a inserção do Brasil, no circuito dos grandes vapores europeus, trouxe algum intercâmbio técnico e tecnológico, além de facilitar a importação do capital fixo necessário para a operação das companhias nacionais de navegação de cabotagem.

Até a República, essa foi a dinâmica básica da marinha mercante nacional. Quando em 1892, baixou-se o novo regulamento desta, o artigo primeiro era peremptório: “Art. 1º A navegação de cabotagem só pode ser feita por navios nacionais” (**Anexo 16**).

3.3.5. Navegação Interior do Brasil: Os Desafios Naturais e as Potencialidades Regionais

Por navegação interior, entendemos toda aquela que se faz nas vias fluviais, nos canais, lagoas e baías, excetuando as que estão estritamente relacionadas ao serviço do porto e como apêndice da grande cabotagem nacional e da navegação de longo curso, sendo de passageiros ou de carga. A navegação interior do Brasil, desde a colônia, teve importantes obstáculos naturais que o seu melhor aproveitamento, explorando assim as potencialidades produtivas e comerciais regionais, além de povoar os rincões do Brasil, de forma mais efetiva através dos rios como meio de transporte.

Nesse sentido, devemos destacar a navegação de transportes de passageiros na baía de Guanabara, feita majoritariamente para ligar Niterói à Corte. Uma série de companhias de navegação a vapor passou a explorar tal atividade, as principais foram: Sociedade de Navegação de Nictheroy, que foi a primeira a cruzar a baía com vapores em 1835; Companhia de Navegação do Rio Inhomirim, em 1840; a fusão das duas primeiras criou a Companhia Nitheroy e Inhomirim, em 1855, que também conduzia a linha até a praia de Botafogo; a Companhia de Navegação a Vapor na baía do Rio de Janeiro e Nictheroy, em 1858, conhecida como Companhia Ferry, por conta do seu sistema de navegação norte-americano; e a mais longeva delas: a Companhia Cantareira de Viação Fluminense, criada com a incorporação da Ferry à Empresa de Obras Públicas do Brasil.²⁶⁴

Voltando nossas atenções à navegação fluvial, atentemos para a definição de Caio Prado:

Os rios brasileiros, como referi acima, são com raríssimas exceções muito impróprios à navegação. Salva-se unicamente uma parte (se bem que considerável)

²⁶⁴ ALMANAK... Op. Cit., (vários anos).

da bacia amazônica. Quase todos os demais rios brasileiros, correndo em território em regra muito acidentado, têm seu curso interrompido continuamente por saltos e corredeiras. Daí a impossibilidade do emprego de embarcações de vulto, pois é necessário contornar aqueles obstáculos por terra, levando às costas as barcas e suas cargas.²⁶⁵

Como veremos, durante todo o século XIX, o Império reconheceu sistematicamente a importância da navegação interior para o desenvolvimento nacional, mas pouco dispôs do seu orçamento para os melhoramentos que viabilizassem sua plenitude. Desde 1836, havia disposição legal para a contratação de companhias de navegação a vapor que singrassem os rios e baías (**Anexo 16**), mas esse desenvolvimento foi extremamente difícil e moroso. A principal causa, nos parece, foi a grande resiliência dos meios tradicionais na navegação interior brasileira.

A navegação fluvial assumiu papel central no deslocamento para as trocas desde muito cedo na Corte, segundo Luccock: “[...] no geral, artigos de peso e volume grandes, eram carregados por via fluvial [...] e uma propriedade, que não fosse banhada por algum rio ou enriquecida por minerais, era reputada de pouco valor.”²⁶⁶, isso era expresso no Rio de Janeiro, pelo potencial de sua hiterlândia com base na baía de Guanabara (**Anexo 17**). As comunicações nela se faziam através dos

[...]portos do recôncavo, isto é dos rios que nela iam desembocar: Piedade, Magé, Inhomerim, Estrela, Mauá, São Gonçalo, Iguaçú, das Caxias e Meriti; além daqueles das ilhas de Paquetá e do Governador, a navegação era intensa. Da saúde, Gamboa, praia de D. Manoel, Valongo e Botafogo, tinham início muitas das linhas de embarcações de carga.²⁶⁷

Segundo podemos depreender de Santos Junior, não só as embarcações a serviço do porto, mas uma grande parte daquelas que penetravam nos rios que servem a Baía de Guanabara, assim como algumas daquelas que faziam o transporte de pessoas entre pontos da cidade, durante a primeira metade do século XIX, eram em sua maioria movidas pelas propulsões dos ventos e a da força humana.

Consideramos seguro dizer que o perfil dos trabalhadores-proprietários de alguma(s) pequena(s) embarcações à espera de serviços de ocasião era, também, a regra das comunicações fluviais brasileiras durante quase todo século XIX. Analisando a Baía de Guanabara, Santos Júnior assim define: “acreditamos que a maioria dos possuidores que aparecem no mapa com um bote e ou uma canoa eram os próprios condutores das

²⁶⁵ PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica...* Op. Cit., p. 81.

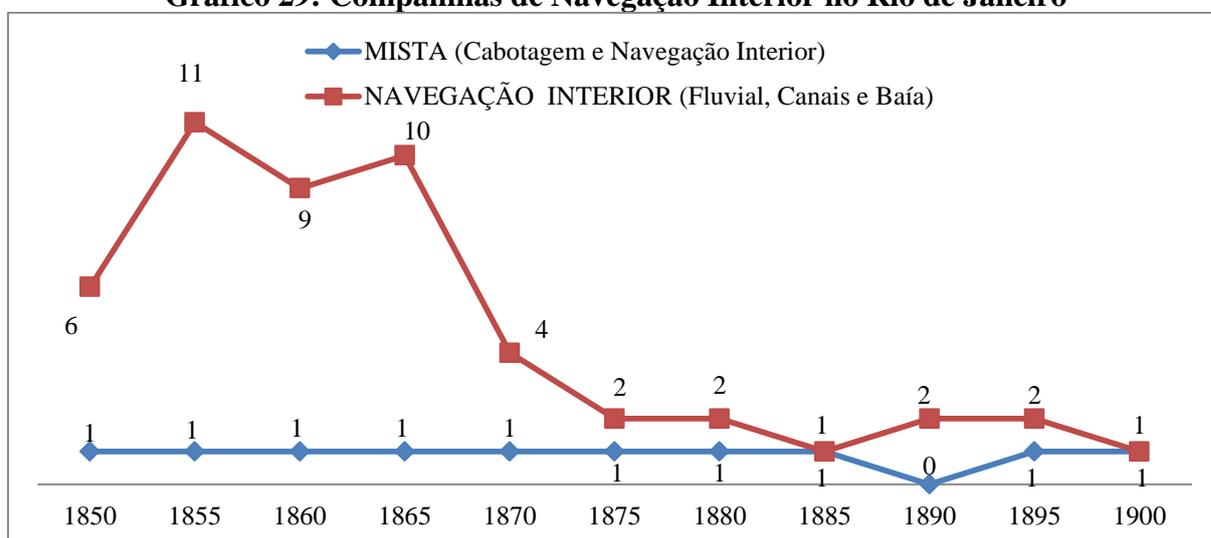
²⁶⁶ LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818.* Londres: Samuel Leigh, 1820, p. 381.

²⁶⁷ DE LOS RIOS, Adolfo Morales. *O Rio de Janeiro imperial.* Rio de Janeiro: Topbooks, 2000, p. 144.

embarcações ou então as dividia com remadores escravizados ao ganho ou alugados, além de empregarem trabalhadores ditos livres.”²⁶⁸

Na segunda metade do século XIX, se é certo que as tentativas de encurtar distâncias e garantir maior capacidade de carga na navegação fluvial e das baías foi intenção manifesta do Estado Nacional, e teve mesmo algumas iniciativas de capitais privados nesse sentido, também é certo que as demandas da população nas cidades e as soluções encontradas pelos ribeirinhos no interior estavam muito mais atreladas à navegação a vela de pequenas proporções, do que aos grandes paquetes de vapor. Também atuou para o forte recuo, expresso no **Gráfico 29**, referente às companhias que navegavam nos rios e baías, a introdução progressiva do transporte terrestre ferroviário.

Gráfico 29: Companhias de Navegação Interior no Rio de Janeiro



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1850-1900.

Fora do eixo Centro-Sul, entretanto, a partir da década de 1850, avançou lentamente a exploração dos rios como vias de comunicação. A aplicação dos vapores fluviais não foi desenvolvida como planejava o governo, mas pelo menos no Amazonas a companhia de Mauá desbravara esse pioneirismo. Conforme se lê no Relatório do Ministério do Império:

O Amazonas vem navegando a vapor normalmente com a companhia de Mauá, também executando com dificuldade a colonização do seu interior; rio Jequitinhonha, difíceis trabalhos de desobstrução do canal de Poassú, construção de pontes e passagens; são Francisco, foi contratado o engenheiro Halfeld para organizar as plantas do rio e planejar uma linha de ação para os seus melhoramentos.²⁶⁹

O Relatório do Ministério da Agricultura, de 1862, nos traz informações sobre alguns avanços na desobstrução e construção de pontes no Paraíba, mas relata a importante

²⁶⁸ SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes. Op. Cit., p. 92.

²⁶⁹ BRASIL. Ministério do Império. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1856, p. 113.

preocupação com a falta de investimentos no Rio São Francisco, após anos de estudos sobre a sua navegabilidade. O vulto do investimento na navegação interior brasileira preocupava o ministro: “Não nos faltam rios que se prestem à navegação, mas grande parte deles estão cheios de obstáculos, que só com muito tempo, e emprego de grandes capitais, poderão ser navegados sem receio de grandes perigos”.²⁷⁰ No final da década, a percepção é muito similar, a sensação que se tem, ao ler os relatórios, é que a navegação fluvial brasileira estava absolutamente estagnada:

Obras hidráulicas da maior importância e, em alguns pontos, estão interceptados de obstáculos vencíveis somente mediante o emprego de grossos cabedais, o que nem as circunstâncias financeiras da atualidade, nem as condições econômicas das localidades banhadas por esses rios, permitem tão cedo superar de modo a ligar as seções navegáveis.²⁷¹

Expressão dessa importância, foi o plano de vias aquaviárias navegáveis apresentado ao imperador Dom Pedro II, em 1869. O projeto “Navegação Interior do Brasil”, do engenheiro militar Eduardo José de Moraes, previa intensa canalização de rios, córregos, lagoas e mangues, com obras sem grande custo, a fim de estabelecer uma grande rede de navegação fluvial para facilitar a integração de todas as regiões do país. A forma como as concessões foram feitas, delegando ao setor privado a operação e manutenção das infraestruturas criadas, já demonstrava a importância desse subsector para o império e a urgência de sua execução, definindo regras e rotas para a navegação de rios, canais, lagoas etc.²⁷² O plano foi parcialmente implementado, seguindo a tendência dos projetos de melhoramentos infraestruturais no Brasil Império.

Segundo Moraes:

Se excetuarmos a navegação do rio Amazonas, feita pelos vapores da companhia desse nome, e de alguns outros rios que se lançam no oceano, em pequenas extensões de seus cursos, e cuja navegação é mais propriamente dita marítimo-fluvial, pode-se dizer que não existe ainda no Brasil navegação interior ou fluvial propriamente dita.²⁷³

O autor atribui a falta de interiorização demográfica e produtiva do Brasil às deficiências do transporte interior. Moraes deixa claro que não existiam canais em todo país, e sua construção não era uma prioridade orçamentária do Império. As obras desses melhoramentos demandavam trabalhos para desobstrução de rios, modificação dos leitos, construção de canais laterais, desvios de cursos, construção de infraestruturas nas margens, etc. Segundo o autor, o melhor método para executar tais empreendimentos seria a entrega da competência à

²⁷⁰ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia de Paula Brito, 1863.

²⁷¹ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 1868.

²⁷² MORAES, Eduardo José de. Navegação Interior do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1869.

²⁷³ Ibidem, p. 27. (grifos nossos)

iniciativa privada, também por conta da limitação das províncias e câmaras municipais de levá-los a cabo.

Assim reclama o engenheiro no relatório que precede ao seu projeto:

Para o desenvolvimento de sua prosperidade comercial, recursos estratégicos e o seu progressivo engrandecimento, cumpre que se cuide seriamente em obter-se uma navegação interior, lançando-se desde já os fundamentos da rede geral que no futuro facilitará a comunicação da capital do Império com os mais remotos pontos do seu território.²⁷⁴

Sete anos após os escritos de Moraes, o rio São Francisco, uma de suas maiores preocupações, ainda não apresentava qualquer tipo de navegação a vapor, em nenhum ponto do seu vasto curso!²⁷⁵

Na década de 1870, os ministros da agricultura que sucederam na pasta elegeram outro grande vilão para o baixo desenvolvimento da navegação fluvial por vapores e para o insignificante investimento nos melhoramentos dos rios nacionais, a saber: os caminhos de ferro. Segundo o relatório de 1876: “Em geral, porém, a atenção há sido atraída nos últimos tempos para o desenvolvimento dos meios aperfeiçoados de transportes terrestre, de preferência a trabalhos hidráulicos para o melhoramento das águas fluviais”²⁷⁶.

Há décadas, o estado subvencionava a navegação fluvial por vapores, mas apenas na década de 1880 que certa generalização desta, nos rios Amazonas, Tocantins, Araguaia, Paranaíba, Jequitinhonha, Mucury, Itapemirim, Itajaí, Paraguai e Cuiabá, garantiu um fluxo comparável ao dos transportes fluviais tradicionais. É exatamente nesse momento que a noção intermodalidade se tornará arraigada no sistema de transportes nacional, que ainda subsistia como uma soma de vários sistemas regionais.

Não antes de 1880, foi iniciada a navegação a vapor na seção inferior do São Francisco, sem ainda uma linha regular. Como está expresso no relatório ministerial de 1881: “Sobretudo o São Francisco não pode prescindir de uma linha regular de vapor na sua seção superior; o que será natural complemento da ferrovia Paulo Affonso.”²⁷⁷ A preocupação com as ferrovias, um dado concreto naquela altura, deixara de ser com relação a divisão do orçamento e passara a ser na possibilidade de integrar a navegação interior ao traçado dos caminhos de ferro.

O curioso caso do canal Campos-Macaé ilustra o desafio constante da navegação interior brasileira no oitocentos e a frustração da competição com a ferrovia. Projetado pela

²⁷⁴ Moraes, Eduardo. Op. Cit., p. 31.

²⁷⁵ Ibidem, p. 45.

²⁷⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, p. 106.

²⁷⁷ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1881, p. 126.

Assembleia Legislativa Provincial, ainda em 1837, a sua construção foi cercada de polêmicas, especialmente uma renhida disputa política sobre seus custos e o projeto que deveria ser adotado. Sua construção durou 32 anos, começou em 1840, e 20 anos após, apenas parte dele era navegável. Concluído em 1872, logo caiu em contradição com a ferrovia que chegara a Campos e passou a ser subutilizado.²⁷⁸

A companhia que aparece solitária na categoria mista do **Gráfico 29**, ou seja, que fazia a cabotagem atravessando rios e mar, é exatamente a Companhia de Navegação por Vapor Macaé e Campos. Fundada em 1860, com o capital de 300 contos de réis, tinha como seu objetivo: “fazer a navegação por vapor entre esta Corte e os portos de Cabo Frio, Macaé e Campos” (**Anexo 16**). Após o revés da competição com a ferrovia, a companhia se fundiu com a do Espírito Santo, por isso estendeu sua linha até Vitória, passando a navegar prioritariamente pela costa. Assim, o canal de ligação entre Macaé e Campos tornou-se mais operacional do que comercial para a empresa.

De todo o exposto acima, podemos depreender que foi na navegação interior onde os vapores mais tiveram dificuldades em penetrar. Embora tenhamos percebido que as altas autoridades do governo imperial constataram a necessidade de melhorar as condições de navegabilidade nos rios nacionais, os relatórios denotam que esta não era a prioridade orçamentária do governo imperial.

Fato é que o Estado subvencionou a navegação a vapor fluvial, possibilitando o desenvolvimento de uma nova base tecnológica que conferia viagens mais rápidas, constantes e com maior capacidade de carga, auxiliando assim na interiorização e integração produtiva e demográfica nacional. Entretanto, fica patente a resiliência dos modos tradicionais de transporte nos rios e baías, permanecendo fortalecidos ao longo de todo século XIX. A vulnerabilidade dessas comunicações foi revelada apenas, e especialmente, no Centro-sul, na relação com a força das ferrovias.

²⁷⁸ PENHA, Ana Lúcia. Canal Campos-Macaé (1845-1875): a Veneza Brasileira e a História Política de um Canal que não Vingou. In: GUIMARÃES, Carlos Gabriel; PIÑEIRO, Théó; CAMPOS, Pedro Henrique. Ensaio de História Econômico Social: Séculos XIX e XX. Niterói, EdUFF, 2012.

Capítulo 4: A Operação Portuária Pré-Capitalista no Brasil

Esta seção carrega um peso maior na presente dissertação. Os nossos estudos e pesquisas, sobre o porto do Rio de Janeiro, se acumulam há quase sete anos, muito temos produzidos sobre a operação portuária do Rio de Janeiro²⁷⁹, agora chegou a hora de um olhar mais nacional sobre a questão portuária. Fato é que boa parte das análises que se seguem estão amparadas no caso concreto da Corte e Capital Federal, mas podemos atenuar certa generalização com as comprovações de que muitas características do porto do Rio são encontradas, de forma paradigmática, na maioria dos portos nacionais.

Dessa forma, num primeiro momento, buscaremos as generalidades nos portos brasileiros. Respeitando o nosso roteiro de estudo urbano-portuário, apresentado no primeiro capítulo, buscaremos focar nas infraestruturas, no arcabouço jurídico-político e nas relações político-institucionais dos portos nacionais; são nessas perspectivas que eles mais se tornam homogêneos. Entretanto, não deixaremos de tecer comentários sobre as perspectivas do negócio e da força de trabalho que, embora menos generalizáveis, também têm aspectos em comum.

Nesse sentido, consideramos que o modelo de Brian Hoyle²⁸⁰, apresentado no primeiro capítulo, está contemplado neste processo em suas três primeiras fases. Especial interesse temos na segunda, quando a evolução urbana das cidades portuárias foi afetada e, durante o transcorrer do século XIX, a maior parte do embarque e desembarque de mercadorias passou a ser feita em regiões mais afastadas do centro, tendo assim um porto contíguo ao centro comercial e financeiro em processo de crescimento.²⁸¹

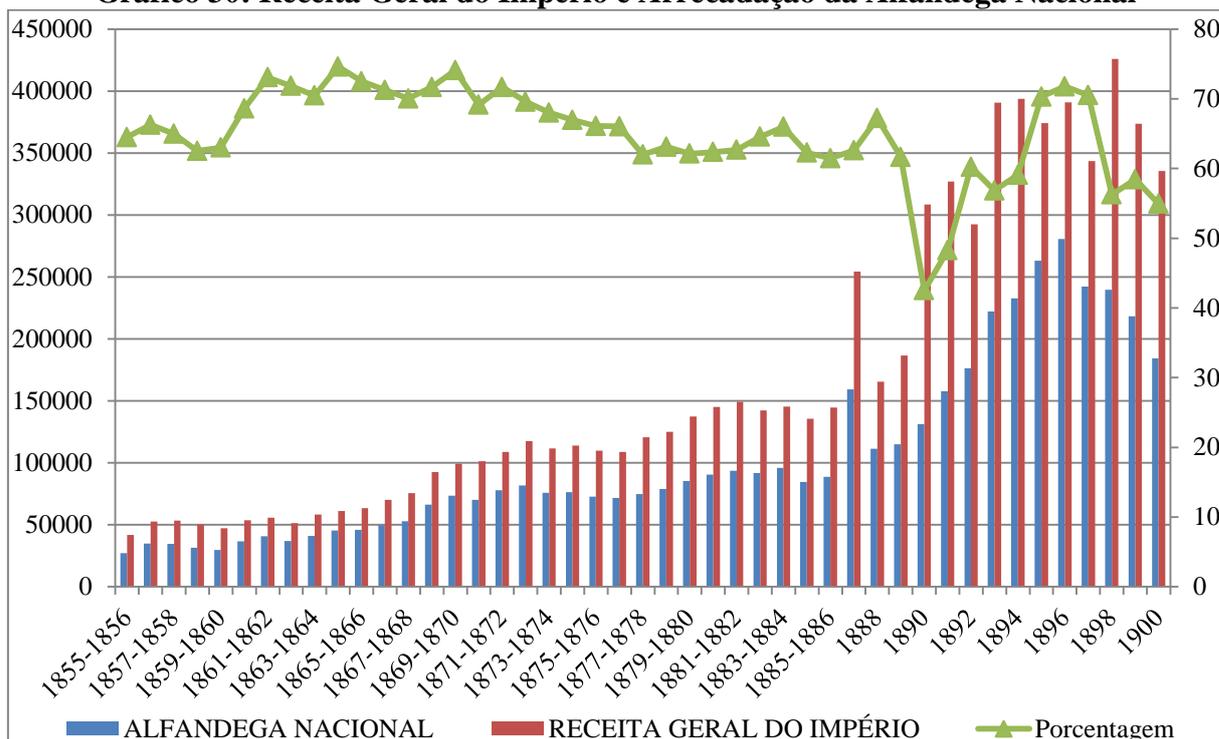
Consideramos ter ficado bastante claro a importância e as características gerais da inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho. Esse processo foi o principal condicionante para a transformação dos portos nacionais, aliado à política fiscal do Império que privilegiava o financiamento da construção do Estado Nacional através da pesada tributação dos importados, especialmente manufaturados de consumo. Como pode ser visto, no **Gráfico 30**, durante todo período imperial, a Alfândega Nacional compôs mais de 60% da Receita Geral do Império. Também ressaltou a importância das Alfândegas o então secretário dos Negócios da Fazenda, Manoel da Cunha Galvão: “[...] a nossa principal receita se arrecada em portos de mar, proveniente dos direitos de importação e exportação.”²⁸²

²⁷⁹ MANTUANO, Thiago. O Trapiche e suas Fronteiras... Op. Cit.

²⁸⁰ HOYLE, Brian. Op. Cit.

²⁸¹ ABREU, Maurício de Almeida. Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

²⁸² GALVÃO, Manoel da Cunha. Melhoramento dos Portos do Brasil. Tipografia Perseverança, 1869, p. 7.

Gráfico 30: Receita Geral do Império e Arrecadação da Alfandega Nacional

Fonte (em contos de réis): BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria do Serviço de Estatística. Finanças: Quadro Sinótico da Receita e Despesa do Brasil (período de 1822 a 1913). Rio de Janeiro: Tipografia do Ministério da Agricultura, 1914.

O crescente volume de carga trafegado pelos portos nacionais, somado à importância das Alfândegas para a construção do próprio Estado e manutenção do *status quo* da economia agroexportadora; dentre outros fatores, tais como: o princípio da urbanização e industrialização brasileira, a crescente demanda por trabalhadores (escravizados ou imigrantes) e o desenvolvimento das trocas interprovinciais; em suma, um conjunto complexo de fatores, pressionaram os poucos e grandes portos nacionais a se adequarem numa movimentação crescente, variada e de vital importância para a vida nacional.

Essa crescente massa de produtos, sejam eles de exportação, importação ou para abastecimento das cidades, passava por tortuoso caminho até os vapores que cruzavam o atlântico, que faziam a navegação interior ou de cabotagem. Lamarão nos alerta para o seu precário funcionamento, pois “[...] as operações de carga e descarga eram extremamente demoradas, sobretudo nos últimos anos, devido ao grande afluxo de mercadorias destinadas às obras de modernização da cidade, bem como às regiões servidas pelo porto.”²⁸³.

Pensando no Sudeste, até a década de 1850, as sacas de café, atravessavam toda a província em tropas de mula. Com as ferrovias, a produção era descarregada no Campo de

²⁸³ LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Op. Cit., p. 139.

Santana²⁸⁴ e levada por carroceiros ou carregadores até os armazéns onde ficavam à espera de um pedido, via de regra, trazido por um consignatário ou comissário.

Assim que solicitada e devidamente segurada, as mercadorias eram novamente transportadas pelos carroceiros para os trapiches, o conjunto dessas unidades tomava a forma mais visível do que podemos chamar de porto no século XIX (**Anexo 22**). Como se lê, sobre Santos, em Honorato: “O que na época se chamava porto, na realidade, não passava de um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira onde encostavam as "lanchas" que levavam as cargas destinadas aos navios que permaneciam fundeados ao largo.”²⁸⁵.

Dedicamos todo um estudo ao esclarecimento sobre os trapiches na operação portuária do Rio de Janeiro e podemos dizer, com base na bibliografia e fontes que analisamos para este capítulo, que muito do que aqui se verificava estava reproduzido em toda costa brasileira. Assim, tentaremos demonstrar, caso a caso, ainda nessa seção, como também pode ser visto nas fotos dos **Anexos 23, 24, 25, 26 e 27**.

Mas antes, procederemos a uma recordação sobre como definimos a constituição física dos trapiches no estágio inicial de nossas pesquisas:

Os trapiches contavam com armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes ou pequenos cais. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar depositados o menor tempo possível, pois os custos de sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias.²⁸⁶

Neste trabalho, podemos concluir que a principal razão de ser do trapiche era a *circulação*, embarque/desembarque de produtos e alfandegagem. A armazenagem não era a atividade mais importante que desempenhava, nisso, temos a clareza de que o trapiche não pode ser confundido com um simples armazém. Para tanto, sua condição precípua era estar localizado em *terras de marinha*, tendo acesso à costa marítima, baías, rios, lagos, lagoas ou canais.

Certamente que, no geral, essas condições estavam em contradição com os aspectos da *Modernização Conservadora* que o Império intentara implementar. Os trapiches, via de regra, não eram compatíveis técnica e tecnologicamente com os navios a vapor e as ferrovias.

Para além dos nossos escritos, as condições dos trapiches estão retratadas em inúmeros trabalhos com o qual dialogaremos. Destes, podemos tirar observações valiosas, por exemplo, sobre os trapiches no Rio de Janeiro e em Salvador.

²⁸⁴ Não raro ficava por lá ao relento durante dias, exatamente por isso que Câmara Municipal mandou instalar alto gradeamento em 1873.

²⁸⁵ HONORATO, Cezar. O Polvo e o Porto. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 81.

²⁸⁶ MANTUANO, Thiago. Op. Cit., p. 151.

Para o caso da Corte, afirma Lamarão: “Os serviços então prestados deixavam muito a desejar. Os trapiches, que ocupavam longos trechos do litoral, ofereciam transporte e armazenagem do tipo mais primitivo.”²⁸⁷ Na antiga capital da colônia, assim retrata Rosado: “Os trapiches, em geral, não mereciam confiança: fosse pela sua incapacidade de abrigar o volume e a variedade de produtos que recebiam, fosse pelas sabotagens e roubos que ali aconteciam com os gêneros depositados.”²⁸⁸

Nesse complexo, numerosas e não padronizadas pontes construídas com madeira, alvenaria ou ferro, totalmente suscetíveis às intempéries do tempo e das marés, avançavam nas águas das baías e dos rios, ligadas diretamente ao espaço de guarda e armazenagem temporária das mercadorias. Em toda costa brasileira, também constavam pequenos cais de baixo calado que, não raro, desabavam com as ressacas e temporais. Oficialmente, as pontes serviam para dar alguma integração e facilitar o transporte das mercadorias entre as pequenas embarcações e o interior do espaço de armazenagem do trapiche, mas não era raro que elas tivessem entulhadas de gêneros à espera de guarda, facilitando a ocorrência de diversos tipos de desvios, roubos, assim como deterioração e a provocação de incêndios.

Os saveiros e os diversos tipos de pequenas embarcações que executavam as operações de carga e descarga dos navios eram vitais para a manutenção das atividades portuárias. Além da carga, também trasladavam os passageiros, guiavam grandes embarcações nas perigosas barras da costa brasileira e faziam a famosa praticagem dos vapores transatlânticos até os ancoradouros mais seguros. Nesse sentido, o porto do Recife, por suas especificidades naturais, é o caso que expõe mais claramente a importância dessas atividades e o seu respectivo alto custo:

Os problemas técnicos do porto geravam inúmeras despesas para satisfazer a burocracia imperial e toda clivagem de serviços inerentes àqueles portos de mar ou de rio onde não há entrada franca. Quem tivesse relações comerciais com o Recife arcava com a pilotagem da barra e dos ancoradouros; com as operações de carga, descarga e troca de atracadouros; com o auxílio dos reboques, alvarengas e reparadores de navios; e até com os emolumentos de oficiais para apressar a duração das estadias. A maioria dessas atividades era controlada por diversos homens de negócios da cidade, que tiravam partido das condições ecológicas do porto. Muitos deles cobravam fretes dispendiosos, praticavam contrabando e burlavam o fisco.²⁸⁹

A má iluminação na costa brasileira era outra grande questão suscitada pelos seus contemporâneos. Para além dos perigos militares, as embarcações mercantes frequentemente

²⁸⁷ LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Op. Cit., p. 140.

²⁸⁸ ROSADO, Rita de Cássia. O Porto de Salvador: Modernização em Projeto (1854-1891). 1983. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983, p. 39.

²⁸⁹ GOMES, Alessandro Felipe de Meneses. Das Docas de Comércio ao Cais Contínuo: as Tentativas Frustradas de Melhoramento do Porto do Recife no Oitocentos. 2016. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016, p. 19.

tinham de parar onde se encontravam, no momento do entardecer, o fim do dia determinava o fim das operações portuárias desde a barra até os pontos de carga e descarga final para o interior. Segundo Galvão: “A falta de iluminação na costa brasileira é minimamente sentida pelos marítimos que a frequentam, e grande obstáculo ao desenvolvimento da navegação e do comércio.”.²⁹⁰ Era nessas brechas que boa parte dos produtos eram roubados, contrabandeados ou simplesmente se perdiam em acidentes.

Chegando à rua que dava acesso aos trapiches, os carregadores da “resistência” tratavam de, literalmente, nas costas até as pontes ou cais, carregar os diversos volumes que seriam postos pelos estivadores nas pequenas embarcações. Com pouco calado e tamanho restrito, essas alvarengas, chatas, barcos, etc. trasladavam a produção em várias viagens até aos vapores de longo curso, onde outra equipe de estivadores trabalhava para melhor acomodar as mercadorias na embarcação. Como resume Maria Lucia Gitahy:

[...]produziram-se sérios problemas devido às condições precárias em que encontrava o porto. as embarcações de alto-mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligados a eles por simples pontes de madeira onde transitavam escravos e outros trabalhadores do porto, transportando virtualmente nas costas todas as mercadorias, inclusive as milhares de sacas de café que por ali eram exportadas todos os anos.²⁹¹

Esse era o percurso padrão da operação portuária no século XIX. Entretanto, o tipo de mercadorias que transitava, a própria constituição das suas unidades produtivas portuárias (de acordo com o desenrolar do processo histórico) e a legislação vigente puderam fazer variar como se dava sua ordem e funcionamento.

Mesmo assim, era corrente a utilização de trapiches pelas repartições fiscais do Império. As Alfândegas, Mesas de Renda e Mesas do Consulado se utilizavam normalmente de trapiches arrendados e, como veremos ainda neste capítulo, passaram a alfandegar trapiches privados! Nesse sentido, não nos espanta as considerações feitas pelo ministro da Fazenda, Manuel Alves Branco, em seu relatório: “[...] é mister que o Estado se torne independente dos Trapiches e Armazéns particulares, ao menos nas Alfândegas e Consulados de maior importação e exportação.”.²⁹²

Na contramão da percepção do senhor ministro, o senhor José Joaquim de Freitas, inspetor da Alfândega do Rio Grande e antigo adido na Alfândega da Corte, escreve em suas memórias sobre a imperiosidade das repartições fiscais fazerem uso dos trapiches privados, seja através do seu arrendamento direto ou do alfandegamento destes. O livreto *Memórias*

²⁹⁰ GALVÃO, Manoel da Cunha. Op. Cit., p. 10.

²⁹¹ GITAHY, Maria Lúcia Caira. Ventos do Mar. São Paulo: Editora UNESP, 1992, p. 24.

²⁹² BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1840, p. 27.

*Sobre as Alfândegas e Repartições Fiscais do Império*²⁹³ fora suscitado a partir de uma ordem do Tribunal do Tesouro para que se houvesse um recrudescimento na fiscalização e controle das rendas percebidas pelas alfândegas, relatando algumas das providências tomadas enquanto esteve nas respectivas repartições.

Sobre a situação da Alfândega da Corte, pregava Freitas:

Não está fora do que me propus mencionar o estado dos edifícios em que se acham as repartições fiscais [...] A Alfândega da Corte tem tido acréscimos para o lado do mar; porém, em minha opinião, ela oferece cada vez mais entraves a necessária fiscalização [...] A Mesa do Consulado da Corte está em um lugar péssimo, e até insalubre; o seu trânsito demanda uma acanhada e estreita rua, e sendo o edifício de propriedade alheia, seria mais conveniente fazer um estabelecimento apropriado no Largo da Prainha, que tendo sigo já projetado, este local oferece espaço suficiente.²⁹⁴

Como veremos, as infraestruturas das alfândegas nacionais apareciam como um grande poço sem fundo de gastos do Tesouro. Na verdade, esses gastos se justificavam e eram até pouco, frente a sua importância na política fiscal do Império, mas para as autoridades da época significava expressiva quantia e grande estorvo com obras constantes, conflitos com as praças comerciais e interesses internacionais dos transportadores.

O mesmo funcionário faz clara apologia à aquisição de trapiches como meio mais eficiente de melhorar as infraestruturas das alfândegas, agilizando o serviço e tornando-as mais confiáveis ao fisco:

[...] eu julgo que muito conviria a aquisição do Trapiche da Cidade, e ainda quanto esta despesa fosse avultada, ela seria de muito proveito, por isso que me apreço muito difícil a mudança desta repartição como conviria. A medida tomada pelo governo de tomar a si o Trapiche da Ilha [das cobras] para se recolherem os vinhos e outros líquidos sujeitos aos direitos de 50 por cento, é, em minha opinião, de grande utilidade.²⁹⁵

A situação avaliada por Freitas pouco mudou, quase quarenta anos depois, apesar das constantes obras emergenciais e algumas obras estruturais que se incorporaram ao cotidiano das principais repartições fiscais do Império. Segundo o relatório do Ministério da Fazenda de 1882: “Quase todas as Alfândegas precisam concertar e aumentar os edifícios onde funcionam, tornando-os mais compatíveis com as necessidades do serviço e exigências do comércio, e também para que se torne mais regular e pronto o expediente.”²⁹⁶

A diferença fundamental entre a operação portuária pré-capitalista e a capitalista está dada na medida da predominância da racionalidade capitalista no complexo. Acreditamos que, até as grandes construções portuárias associadas às reformas urbanas no século XX, essa racionalidade pouco existia. O principal objetivo da construção de um porto moderno era

²⁹³ FREITAS, José Joaquim de. *Memórias Sobre as Alfândegas e Repartições Fiscais do Império: Indicando o que Convém Adotar para a Fiscalização e Arrecadação de Direitos*. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve, 1849.

²⁹⁴ FREITAS, José Joaquim de. *Op. Cit.*, pp. 11-12.

²⁹⁵ *Idem*.

²⁹⁶ BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1882, pp. 50-51.

exatamente dotar as cidades portuárias brasileiras de infraestruturas, instituições e regras claras que possibilitassem a produção do deslocamento no espaço portuário em consonância com o navio a vapor e à ferrovia. Essa hipótese não é totalmente original, Honorato em sua tese sobre Santos resume:

O complexo portuário capitalista assume tais características por articular, com base na lógica do capital, um conjunto variado de atividades que têm por objetivo principal a racionalização do escoamento das mercadorias a serem realizadas nos mercados nacional e internacional.²⁹⁷

O intuito da montagem de uma operação portuária capitalista era integrar, racionalmente, à lógica do capital o subsetor de portos, racionalizando o embarque e desembarque de mercadorias de tal modo que a produtividade portuária fosse crescente. As características da formação social brasileira, ao longo do século XIX, impuseram importantes obstáculos a esse objetivo.

No complexo pré-capitalista, a articulação entre as atividades são lentas e as perdas consideráveis, inclusive pela falta de uma melhor definição entre o espaço do porto e o da cidade. Além disso, o processo de produção exhibe baixas taxas de mecanização, e a articulação dos seus diversos processos de trabalho não tem a capacidade de alienar por completo a sua força de trabalho.

A operação portuária pré-capitalista brasileira reúne um agrupamento de portos que realizavam seus fins com certas propriedades, características e preceitos essenciais, comuns: a implantação do negócio a partir de um privilégio; o acúmulo material desses agentes privilegiados por conta do controle exercido em certa(s) atividade(s); o caráter transitório das permissões das unidades que servem ao porto; as infraestruturas construídas rápida e precariamente, sem vultosos investimentos em capital fixo; a impossibilidade de expressivos ganhos de produtividade com base no incremento tecnológico, poupando trabalho; a utilização intensa e imperiosa da força de trabalho em todo o processo produtivo; a não alienação tipicamente capitalista dos trabalhadores que transitam nas diversas atividades do porto, com uma especialização peculiar, que resguardava os seus saberes e possibilitava o saber global a respeito dos demais processos produtivos; a ausência de uma autoridade portuária que concentre prerrogativas organizacionais, de planejamento e que regule o complexo; finalmente, e mais importante, a ausência de uma racionalidade de tipo capitalista às unidades de produção que servem ao porto, com sua conseqüente independência, autonomia, má articulação e má integração entre si, sendo mal controladas na falta de um

²⁹⁷ HONORATO, Cezar. O porto e o polvo... Op. Cit., p. 156.

centro coordenador suficientemente abrangente. Os portos brasileiros, até os estertores do século XIX, operavam dessa forma.

Nesse sentido, cabe crítica a uma importante autora sobre o tema. Maria Cecília Vellasco Cruz vê a operação portuária brasileira, no século XIX, como compatível ao estágio do desenvolvimento das forças produtivas de então. Utilizando os critérios polarizados entre: atraso e avanço, desordem e ordem, ineficiência e eficiência²⁹⁸, Vellasco e Cruz conclui que o conjunto de trapiches era suficientemente “plástico” para dar conta da produção trafegada nos portos nacionais. Ora, essa proposição não passa de uma tautologia, se o Brasil produziu milhões de sacas de café e produzia rendas com capacidade de importar uma pauta cada vez mais variada, é claro que esses portos seriam funcionais ao ponto de se adaptar à nova movimentação portuária.

Entretanto, essa funcionalidade não mascara aquilo que todas as fontes (de diversos interesses, classes e suas frações) apontam: a operação nos portos brasileiros, durante o século XIX, oferecia uma má articulação entre estes e os transportes urbanos, os terrestres de longa distância e, especialmente, as grandes embarcações transatlânticas a vapor; o complexo era mal integrado e foi montado exatamente para isso, cada agente individual procurava monopolizar uma “linha de serviços” e atuava em diversas atividades, os conflitos eram inevitáveis entre os interesses privados, mas também com as instituições públicas; a falta de segurança está densamente comprovada em vários estudos, tanto na navegabilidade dos ancoradouros quanto no traslado e guarda das mercadorias; a regularidade dos serviços era pouco previsível, o que fazia com que seus preços variassem de acordo com a ocasião, mesmo com a regulação de algumas unidades pela alfândega; não havia qualquer padronização entre as unidades produtivas, públicas ou privadas, destinadas ao comércio de importação e exportação ou de abastecimento; qualquer uniformidade de procedimentos e constituição material era ilusória, as que havia, diziam respeito aos processos de trabalho dominados pelos trabalhadores; e o controle produtivo e a fiscalização das atividades envolvidas na movimentação aduaneira eram alvo de importantes críticas durante todo o oitocentos!

O que depreendemos, na leitura da tese de Vellasco e Cruz, é uma grande generalização das unidades produtivas, em operação nos portos nacionais, por uma fração delas: as que estavam sob controle aduaneiro.

A melhor comprovação de que isso acontecia está, no entanto, nos relatórios que encaminhavam os balanços feitos nos trapiches alfandegados pelos funcionários

²⁹⁸ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. *Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República*. 1998. Tese (Doutorado em Ciências Políticas). São Paulo: Tese de Doutorado, USP, 1998, 76.

aduaneiros. Publicados com certa sistemática, eles atestam que estas unidades portuárias funcionavam geralmente muito bem, deixando entrever que as avaliações feitas pelos paladinos da modernização continham, na verdade, uma boa dose de má fé e objetivos inconfessos.²⁹⁹

Como podemos comprovar, em outros trabalhos, os trapiches alfandegados eram minoria dentre essas unidades produtivas no porto do Rio de Janeiro.³⁰⁰

Por que, então, essa operação portuária era de fato funcional? O que podemos constatar, nos nossos e em outros estudos, é a capacidade reprodutora dos principais portos nacionais. Longe de montar uma nova lógica própria, que fosse condizente com a mudança nos outros subsetores de transportes, os portos nacionais reproduziram, com força inédita, a sua própria operação. Segundo Lamarão: “Na realidade, verificou-se na segunda metade do século XIX a reprodução daquela estrutura portuária tão condenada, através da proliferação de trapiches.”³⁰¹

O número de unidades, especialmente trapiches, aumentou expressivamente durante o século XIX; elas executaram os seus melhoramentos, se tornaram maiores e foram construídas com outros materiais; eram de posse, seja direta ou indireta, de grandes empresas; assim, atendiam a interesses privados frente às limitações das unidades públicas; em suma, reproduziam a lógica pré-capitalista e se adequavam, como podiam, nas contradições de uma formação social em transição.

Todos esses fatos não se contradizem com as características dos complexos portuários no Brasil do oitocentos, mesmo que essas apareçam agravadas no discurso dos que intentavam os melhoramentos, assim como aparecem suavizadas em Vellasco e Cruz. Em realidade, os melhoramentos intentados são prova de que a operação portuária pré-capitalista era complementarmente conflitiva com o avanço nas forças produtivas dos transportes ao longo do século XIX. Os trapiches, por exemplo, eram funcionalizados pelas ferrovias que, comumente, construíram seus pontões nesses portos. Os portos, na segunda metade do século XIX, não eram tão similares aos portos coloniais como crê Honorato, mas distavam muito de serem azeitados como crê Vellasco e Cruz.

Nesse sentido, estabelecemos a diferença fundamental entre os melhoramentos portuários e a construção dos portos. Os melhoramentos terminaram por expandir as infraestruturas e reproduzir a lógica portuária pré-capitalista, embora sua manifesta intenção fosse modernizar as infraestruturas portuárias do império – sem mexer no jogo de poder ali

²⁹⁹ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., pp. 103-104.

³⁰⁰ MANTUANO, Thiago. Op. Cit., p. 172.

³⁰¹ LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. 1. ed. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural/Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991, p. 160.

estabelecido –, a própria formação econômico-social brasileira impediu esse intento; já a construção dos portos modernos, ocorridas nas primeiras décadas do século XX, intentava a transformação da lógica produtiva portuária e a sua conseqüente rearrumação espacial, implementando assim um porto de operação hegemonicamente capitalista.

Apesar das diferenças que guardamos quanto ao ponto da organização, Vellasco e Cruz resume bem o quadro:

O porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de fronteiras fluídas, espacialmente disperso, institucionalmente desintegrado e formado por um grande número de unidades privadas e estatais independentes e relativamente diversas entre si, mas nem por isso constituía um sistema caótico ou desorganizado.³⁰²

Reavaliemos nossa posição quanto ao caráter supostamente caótico do porto do Rio de Janeiro,³⁰³ mesmo se havia em alguns termos, era de fato funcional. Embora fosse em certa medida um entrave ao desenvolvimento dos transportes, do comércio, da indústria e da lavoura, terminou funcionalizado em prol destes. Mas ainda consideramos válido o essencial de nossa análise:

As suas unidades eram mal articuladas, não só as que desempenhavam papéis diferentes, como as análogas. Não era raro o conflito entre proprietários de trapiches vizinhos que concorriam não só pela movimentação, como pela extensão de suas pontes ou acesso à rua. Em suma, não havia qualquer coordenação entre as diversas unidades da operação portuária; era oferecida uma péssima integração com os modernos meios de transportes, comunicação e maquinário entre as suas unidades e as demais atividades da comunidade econômica portuária, além da frágil relação com a própria cidade como mercado consumidor e redistribuidor. O controle era absolutamente ineficiente, alfandegavam-se armazéns e, sobretudo, trapiches, mas a alfandega tinha precárias condições de fiscalização.³⁰⁴

Nossa caracterização pode ser comprovada, ainda no século XX, pelo rico relato do ministro de Viação e Obras Públicas sobre os trapiches em todo Brasil:

Esses trapiches constam em geral de vastos armazéns constituídos por simples paredes laterais e de frente e cobertos, por folhas de ferro às vezes. Prolonga-os mar adentro uma ponte de desembarque, quando a tem, feita de estacas de madeira sobre que se estende um soalho. Um edifício assim constituído, compreende-se que demanda pouco capital e sua renda não sofre peias nem limites. Não são raros os que em um ano obtêm em renda líquida o seu próprio resgate.³⁰⁵

A resistência à racionalização tipicamente capitalista nos portos do oitocentos se deu pelo seu caráter geral, “o porto é uma indústria com fronteiras fluídas e nenhuma forma exata.”³⁰⁶ Vellasco e Cruz complementa:

[...] quanto maior a desintegração institucional, isto é, quanto maior o número de unidades independentes do sistema, maior a complexidade possível das relações de produção; e quanto maiores a desintegração institucional e a dispersão espacial do

³⁰² VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., p. 109.

³⁰³ MANTUANO, Thiago. Op. Cit., pp. 173-174.

³⁰⁴ Idem.

³⁰⁵ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Relatório. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901, p. 548.

³⁰⁶ HOBSBAWM, Erica. Os Trabalhadores... Op. Cit., p. 242.

sistema, maior a probabilidade da cristalização de um mercado de trabalho segmentado.³⁰⁷

Entretanto, o que a autora não atenta é que dois dos fatores mobilizados em sua avaliação são criados pela utilização em grande escala do navio a vapor: o crescimento do número de “unidades independentes do sistema” acontece como resposta ao gargalo na infraestrutura criado pelos transatlânticos a vapor, que transportam em maior quantidade, segurança e regularidade as mercadorias e passageiros; a segmentação do processo de produção também. Antes do predomínio do vapor, o processo de produção e o mercado de trabalho eram tão fluídos quanto a indústria portuária, especialmente nos países escravistas. Essa desintegração vai confirmar a tendência, estratificar o já segmentado processo de trabalho e, por consequência, seu mercado de trabalho.³⁰⁸

A segmentação não traz consigo uma especialização a priori, até porque os trabalhadores, mesmo após a revolução dos vapores marítimos, tinham noção global do processo de produção, mas um efeito da evolução dessa estratificação é a diminuição do número de atividades que um trabalhador realiza ao longo da vida na cadeia produtiva. A tensão do capital foi nesse sentido: lentamente vai restringindo a possibilidade de um trabalhador participar de várias áreas da produção ao longo da vida; ao mesmo passo que multiplica a quantidade delas, segmentando a produção. Entretanto, sem dominar os ofícios e ainda muito dependente dos conhecimentos e da força física dos trabalhadores, não consegue especializa-los e padronizar os seus procedimentos.³⁰⁹

Com relação ao trabalho portuário, incluindo todos os processos de trabalho que nele se imbricam, nossa reflexão busca aclarar o seguinte: os vapores marítimos atuaram na modificação do processo de produção portuário, segmentando-o e estratificando-o; ao mesmo passo que mantiveram, quase integralmente, os diversos processos de trabalho que o constituíam. Procuraremos desenvolver, empiricamente, essas questões, olhando caso a caso os portos brasileiros e as unidades de produção portuárias da família Lage, no último capítulo deste trabalho.

Concordamos com Vellasco e Cruz quando preconiza que quanto maior é o número de empresas operando no porto, não estando ele firmemente gerido por uma instituição que lhe dê alguma racionalidade capitalista, maior será a irregularidade da variação dos fluxos

³⁰⁷ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., p. 33.

³⁰⁸ MANTUANO, Thiago. SAUDOSOS DO QUE NÃO VIVERAM: A Estiva e seu Sindicato no Porto Pré-capitalista do Rio de Janeiro. Niterói: PPGH (Artigo Inédito), Mimeo.

³⁰⁹ QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira. Porto de Santos – Saúde e Trabalho em Tempos de Modernização. São Paulo: Ed. UNIFESP, 2015, p. 43.

comerciais.³¹⁰ Entretanto, a regularidade da navegação marítima dominada pelo vapor atenua a natureza oscilante da atividade portuária, fazendo com que a variação desses fluxos seja também atenuada; outro fator que atenua essa natureza oscilante é a concentração de alto fluxo comercial, de entregas e de passageiros para certas cidades portuárias hipertrofiadas e altamente concentradoras de prerrogativas políticas, econômicas e sociais.

Parece-nos acertada a premissa de que a difusa operação portuária pré-capitalista inibe a manutenção de um maior corpo de trabalhadores permanentes³¹¹; entretanto, o trabalho ocasional se torna tanto mais frequente para os operários, quanto maiores forem a quantidade e regularidade de paquetes a vapor a aportar, e mais frequente ainda numa cidade portuária macrocéfala como os casos de Londres, Lisboa, Nova Iorque ou o Rio de Janeiro. A pergunta que nos fazemos é: nesses casos, está inibida a criação de um exército industrial de reserva? Não, até pela crescente imigração do interior e estrangeira criada pela incrementada movimentação de pessoas através dos vapores, mas torna cada vez mais frenética a entrada e saída dos indivíduos nesse contingente ocioso de força de trabalho. Consequência disso, é a disputa crescentemente acirrada e violenta entre os trabalhadores pela contratação nesses portos.

A natureza oscilante da atividade marítima e, por consequência, portuária vai pautar o caráter geral do trabalho portuário: a casualidade. No porto pré-capitalista (e em alguns portos que poderíamos denominar como capitalistas), se encontra, majoritariamente, trabalho por fração de tempo diária, por alguma tarefa específica ou por carga “trabalhada”.³¹²

As condições naturais das viagens, as flutuações dos fluxos comerciais, a produção e a demanda por produtos agrícolas e industriais, as relações comerciais e diplomáticas, em suma: uma série de fatores definem a sazonalidade da atividade portuária, atenuada pelo tamanho e centralidade dos portos e cidades portuárias em questão.

Em outro trabalho, demonstramos que a forma de contratação foi o obstáculo mais importante para a organização e disciplinamento da força de trabalho nos portos, tanto pelos próprios trabalhadores como pelos patrões. A “chamada livre” é uma verdadeira selva, num ponto de “engajamento” na famosa “parede”, os trabalhadores (sem qualquer relação fixa pré-estabelecida) se acumulam ordinariamente nos horários em que a maioria dos trabalhos está

³¹⁰ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., p. 35.

³¹¹ Ibidem, p. 36.

³¹² TEIXEIRA, Fernando. Operários sem patrões. Os trabalhadores da cidade de Santos no Entreguerras. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2003.

à disposição³¹³, e lá, após o anúncio do serviço e de quantos homens seriam necessários, disputam, literalmente no braço, a indicação para o trabalho. Nos portos pré-capitalistas, os “pontos” são em maior número e mais dispersos pelo litoral, com uma gestão mais tensionada à racionalidade pelo capital, os poucos e grandes pontos passam a predominar.³¹⁴

O regime de trabalho varia conforme a categoria portuária, a carga e a cidade portuária em questão. Entretanto, está baseado em duas formas gerais: por tempo e por produção. Quanto menor a fração de tempo, maior a exploração da força de trabalho; quanto maior a produção, maior a exploração da força de trabalho: aqui está cristalina a extração da mais valia absoluta.³¹⁵

O principal fator de variação da remuneração do trabalho portuário é a carga a ser transportada, dessa forma, os estivadores dividem o serviço entre “trabalho bom” e “não trabalho bom” (ruim é não haver trabalho). Sarti define sucintamente: “a carga é avaliada de acordo com o acondicionamento e o transporte requeridos pelas mercadorias, ou seja, quanto menos dispêndio físico exigir do trabalhador, melhor será considerado o serviço.”³¹⁶ A partir dessa distinção, surge o fenômeno dos “bagrinhos”, estivadores ainda não enredados na sociabilidade do trabalho e que, pelo extremo da pobreza, aceitavam todas as condições e qualquer remuneração para ter algum trabalho.

As mercadorias a granel, explosivas, corrosivas e combustíveis demandavam um alto grau de esforço físico, insalubridade e periculosidade, além disso, sua remuneração era mais baixa. Lembrando que passava longe dos portos qualquer noção de segurança social, previdência, etc., os acidentes, o desgaste físico, mental e suas consequências para a saúde dos trabalhadores eram “resolvidos” com o desemprego, o abandono ou, com sorte, a beneficência.

Na contramão, aqueles trabalhadores que operavam a carga e descarga de produtos volumosos, pesados, geralmente industrializados ou necessários para a indústria e os operadores de máquinas, que conseguiam aprender na prática a comandar os maquinismos, foram os operários mais bem remunerados dessa operação portuária. Não à toa, também, os mais experientes.

As proporções entre trabalhadores permanentes e por jornada; escravos, libertos e livres; escravos próprios das unidades, alugados ou ao ganho; livres nacionais ou estrangeiros;

³¹³ Geralmente, ainda antes do raiar do sol, nas ofertas de trabalho extraordinárias a notícia corre pela região com a mesma rapidez que os trabalhadores chegam na “parede”.

³¹⁴ MANTUANO, Thiago. Saudosos do que Não Viveram... Op. Cit.

³¹⁵ TEIXEIRA, Fernando. Op. Cit., p. 154.

³¹⁶ SARTI, Ingrid. O Porto Vermelho: os Estivadores Santistas no Sindicato e na Política. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 22.

nativos ou imigrantes geram uma série de dúvidas, fato é que a composição diversa da força de trabalho existiu em todo Brasil e mudou muito ao longo do século XIX. Esse debate constitui a maior polêmica que temos sobre o tema, ainda não podemos tirar conclusões aprofundadas sobre quais e quando certas categorias foram majoritárias. Fato é que a complexidade dessa composição estava dada em todos os portos brasileiros durante o século dezenove.

A conformação da classe trabalhadora, nos portos pré-capitalistas, refletida na sua organização sindical³¹⁷, é exatamente fruto dessa segmentação criada e reforçada ao longo do tempo pela navegação a vapor. Entretanto, isso jogou relativamente a favor dos trabalhadores que, apesar de pauperizados e da disputa pelo trabalho, aproveitaram-se da fratura na classe dominante e ainda mantinham consigo os conhecimentos sobre seu trabalho, além de uma visão global sobre o que produziam. Avaliamos que este é o típico caso de uma tensão do capital que aprofundou sua contradição com outro modo de produção e, conflituosamente, com ele conviveu nas formações sociais específicas em cada sociedade aqui exemplificadas.

4.1. Portos do Brasil: A Construção do Seu Arcabouço Jurídico-Político e a Limitação das Suas Instituições

Seguindo a senda de Honorato, resolvemos analisar a evolução do arcabouço jurídico-político que envolve diretamente os portos do Brasil. Sua montagem e remontagem importam, pois através deste, como uma espécie de linha mestra, conseguimos perceber como as relações sociais se teciam nos interstícios da operação portuária em todo Brasil. Nela, a marca indelével da *Modernização Conservadora* se encontra nos embates típicos entre o “velho” e o “novo” que coabitam e se confundem nas formações sociais em transição. Também, através dela, entendemos certos condicionantes do seu funcionamento e as possibilidades dos proprietários de unidades produtivas nesses complexos, assim como dos trabalhadores que por aqueles eram explorados.

Resolvemos dividir a problemática em quatro seções para o melhor entendimento. Entretanto, no curso da história e na análise caso a caso, obviamente, todos esses dispositivos se imbricaram.

4.1.1. Leis de Terras de Marinha

O Rio de Janeiro tem importância paradigmática em nossa análise, é nesse porto que se abriram os principais precedentes para a exploração, por privados, consorciada ao Estado ou não, dos portos no Brasil (**Anexo 19**). Após a *Abertura dos Portos às Nações Amigas*, em 1808, o principal sítio que funcionava como porto, o atracadouro em frente ao Paço Imperial

³¹⁷ GITAHY, Maria Lúcia Caira. Ventos do Mar. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

na atual Praça XV de Novembro, ficou saturado frente à nova movimentação de embarcações, mercadorias e pessoas. Ao mesmo tempo em que a expansão de vários trapiches e atracadouros, em toda a baía, dificultava o controle por parte das autoridades, especialmente das prerrogativas da principal Alfândega do Reino. Desta forma:

Obras se tornavam necessárias no Rio de Janeiro, sede da Corte e centro comercial, para a construção de porto capaz de atender aos novos reclamos. Para isso, o príncipe regente D. João mandou demarcar terrenos nas praias da Gamboa e Saco dos Alferes para a construção e armazéns de trapiches.³¹⁸

Essas unidades deveriam ser construídas por quem tivesse, em menor tempo, os recursos para tal e, no decorrer do século, puderam ser alfandegadas, com a permissão para operar exportação e importação.

Com esse precedente aberto, podemos avaliar a legislação reunida que deriva dessa abertura e, a partir dos seus dispositivos mais decisivos, perceber a evolução das possibilidades de uso produtivo das *terras de marinha*, em interação com a dinâmica política que correspondia a diversos interesses da sociedade civil e da sociedade política no Brasil oitocentista.

Para isso, dividimos esses dispositivos em objetos mais ou menos agrupados: a abertura ao capital comercial para exploração produtiva das terras de marinha; o ordenamento técnico sobre quais condições naturais o seu uso produtivo era permitido e necessário; o reconhecimento da tomada de propriedade do bem público pelo Estado e a expansão dos privilégios daqueles a quem o Estado concedia sua utilização; as formas e as condições as quais essa cessão, ou aforamento, era feita e mantida; e, por último, a consolidação de todos os dispositivos que regulavam essa relação entre Estado e interesses privados.

A leitura de *O Polvo e o Porto* é valiosa nesse sentido. Na clássica obra sobre o porto de Santos, Honorato aplaina qualquer dúvida sobre a transição do bem comum, público e de todos: a *res pública* para a *res estati*, propriedade do Estado, aquilo que até hoje se chama de “próprios nacionais”. Segundo o autor: “Interessa-nos realçar que essa sequência de determinações legais vão atribuindo ao Estado a propriedade de terras públicas – pertencentes em princípio, a toda a nação – e que este começou a admitir a exploração por empresários privados nacionais ou estrangeiros, desde que associados aos nativos.”³¹⁹

Segundo o mesmo autor, a estatização dos bens públicos foi condição essencial, por excelência, que permitiu ao Estado conceder os terrenos de marinha à exploração privada. A todo o momento, o autor ressalta a construção social desse processo, frisando a dinâmica móvel entre Estado e sociedade numa conjuntura cambiante; tendo como resultado uma

³¹⁸ HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 72.

³¹⁹ HONORATO, Cezar. *Op. Cit.*, p. 75.

construção jurídico-política original que modificou para sempre as relações sociais de produção nos portos do Brasil. Era questão de segurança nacional, e do próprio Estado, ter o controle sobre a costa brasileira, mas igualmente importa entender a fortíssima demanda das classes dominantes para que o crescente fluxo comercial, fruto da inserção do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho, pudesse se dar sem maiores gargalos infraestruturais.

Para isso, o Estado teve de definir, tecnicamente, o que eram as *terras de marinha*, sua limitação³²⁰; diferenciar as terras naturais dos aterros artificiais e regular a possibilidade de fazê-los. Além disso, também regrou as construções portuárias, limitando aos detentores do privilégio o seu uso produtivo, e tornando clara a ordem expressa de que estes deveriam deixar franqueado, através de logradouros públicos, o acesso do público ao mar e aos rios (**Anexo 19**). Segundo o relatório do Ministério da Fazenda, comentando a construção da Consolidação das Leis de Terras de Marinha, antes do devido aforamento:

Precede, porém, a este ato um inquérito rigoroso a respeito de suas vantagens ou inconvenientes, e nesse inquérito figuram as Câmaras Municipais no interesse da servidão e logradouros públicos, os Ministérios da Guerra e da Marinha no interesse da defesa militar ou da navegação e bom estado dos portos, rios navegáveis e seus braços, e finalmente as Repartições da Fazenda, onde existe o assentamento dos bens do estado.³²¹

É importante ter em mente que todas as prerrogativas de foro das terras de marinha foram criadas pelo Ministério da Fazenda e, em sua maioria, por eles controlados, além de, por esse órgão, serem recolhidos os emolumentos devidos pelos privados titulados. Com a exceção histórica da Corte, era o Ministério da Fazenda o responsável pelo controle dos bens do Império e pela cobrança dos foros. Mesmo que as câmaras municipais tivessem a função de receber os pedidos de aforamento, desde o começo do oitocentos, as prerrogativas do poder central geraram polêmicas. O privilégio de aforar, expedir os títulos e receber os foros pela Câmara Municipal da Corte (embora o Ministério da Fazenda ainda tivesse de ser ouvido) foi dado, já em 1834, e isso apenas acirrou os ânimos das principais praças do país, especialmente no Nordeste, que conseguiram igual prerrogativa apenas em 1887! (**Anexo 19**)

Outro órgão decisivo no processo de aforamento era a Capitania dos Portos, ela sopesava a viabilidade e conveniência das construções portuárias nos termos da segurança marítima e militar dos portos nacionais, por ela passavam as plantas, e um dos seus guardas fazia inspeção no terreno pretendido antes do aforamento. Essa exigência se dava não apenas

³²⁰ 15 braças craveiras ou 33 metros contadas da linha do preamar médio de 1831. Esse parâmetro é válido até hoje!

³²¹ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório (grifos nossos). Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1867, p. 46.

para o caso dos que pretendiam se estabelecer em terras de marinha, mas também aos que já estavam estabelecidos. (**Anexo 19**)

Durante décadas, esse arcabouço foi produzido na tensa relação entre público e privado. As câmaras municipais, as praças de comércio e as associações comerciais jogaram duro com o poder central para fazer reconhecer, como direito, os privilégios dos donos de trapiches e armazéns nos portos brasileiros. Já em 1833, esse domínio era reconhecido como perpétuo!

Mesmo que estivessem constantemente ameaçados pelas conveniências das instituições centrais, a principal garantia dos foreiros de terras de marinha era também a condição *si ne qua non* do sobredito ministério: o aforamento das terras de marinha se dava apenas e tão somente pelo seu “domínio útil”, com isso, o legislador reconhecia o foreiro até o ponto em que ele prestasse serviços compatíveis às necessidades do seu porto. Um trapiche abarrotado de mercadorias, um cais com grande movimentação, um armazém vivo, cheio de trabalhadores, era a maior garantia da posse daquela fração tão valiosa de praia.

Em 1868, surge o primeiro disciplinamento geral do uso produtivo por concessão e das prerrogativas institucionais a respeito das Terras de Marinha. O extenso Decreto 4105, de 22 de fevereiro de 1868, regulou a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos acrescidos natural ou artificialmente. Nele, estão reconhecidos e legitimados os privilégios dos agentes já estabelecidos nos portos, especialmente dos donos de trapiches; nessa consolidação, fica clara a função das Câmaras Municipais de receber as solicitações de títulos (aforamentos) e garantir a viabilidade técnica/urbana, antes mesmo de passar pelos órgãos competentes do poder central, talvez por isso os donos de trapiches tivessem profundas relações com os poderes locais. O instrumento subordina a autorização definitiva desses estabelecimentos à Capitania dos Portos e ao Ministério da Fazenda, mediante a comprovação documental do projeto de obras e viabilidade financeira dos agentes, ratifica a exceção da expedição dos aforamentos pela Câmara Municipal da Corte, e, mais importante, reafirma o domínio do Império sobre as Terras de Marinha (*Res Estati*) e a disposição de conceder o espaço de servidão pública para agentes privados (**Anexo 19**),

4.1.2. Código Comercial

Antes mesmo dessa consolidação, o capítulo 5 do Código Comercial³²² já reconhecia a existência e importância dos negociantes à frente dos trapiches e armazéns, especialmente daqueles alfandegados e que serviam como entrepostos.

Submetendo os trapicheiros à fiscalização do Tribunal do Comércio, onde deveriam assinar um termo de fiel depositário e onde se procederiam aos devidos registros dos administradores destes trapiches, os quais, não raro, eram os próprios donos.

Os donos de trapiches deveriam manter atualizado um livro autenticado de entradas e saídas dos gêneros para fiscalização do tribunal, além de expedir recibos declarando qualidades, quantidades, números e marcas dos gêneros guardados. No ato de entrada pela sua ponte, deveriam pesar e medir os volumes. Um balanço dos gêneros guardados, entrados e saídos deveria ser enviado ao tribunal do comércio semestralmente. Todos esses trapiches estavam submetidos à inspeção do tribunal, seja nos seus livros ou nas condições físicas das unidades. Apesar desse controle, nada nos dispositivos do referido Código limitava a autonomia do negócio.

Os trapiches eram considerados, no Código Comercial, individualmente. Nenhuma prerrogativa de administração e controle do conjunto fora dada ao Tribunal do Comércio. No referido código, se tratava de regular a boa relação entre privados. Como se pode ver, pela instrução dada aos donos de trapiches de acondicionarem e de cuidarem dos gêneros lá depositados como se seus próprios fossem: “A ter em boa guarda os gêneros que receberem, e a vigiar e cuidar que se não deterioreem, nem se vasesem sendo líquidos, fazendo para esse fim, por conta de quem pertencer, as mesmas diligencias e despesas que fariam se seus próprios fossem.”³²³

Os donos de trapiches ainda tinham de zelar pela segurança e integridade dos bens neles depositados, fazendo seguros contra incêndios, se responsabilizando por roubos e avarias.

4.1.3. Regulamentos das Alfandegas

As principais repartições fiscais do Império, as Alfândegas, também sofreram profundas modificações ao longo do século XIX, como era de se esperar pelo próprio incremento expressivo na arrecadação dos impostos alfandegários e de sua extrema importância na composição da Receita Geral do Império.

³²² BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Código Comercial. Decreto 737 de 25/11/1850. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1850.

³²³ Idem.

A principal dessas mudanças foi a criação do *despacho por estiva*, uma espécie de conferência por estimativa dos direitos de certos gêneros discriminados na legislação para, de forma menos embaraçada, agilizar o trabalho aduaneiro. O despacho por estiva era feito nas embarcações, nos cais ou nas pontes, antes mesmo de dar entrada em algum espaço de armazenagem e guarda, podendo ser feito na própria alfândega ou em algum trapiche acordado entre ela e o consignatário da carga. Essa forma de despacho continuou convivendo com a tradicional, através da conferência minuciosa de cada volume descarregado dos chamados “gêneros de selo”, exclusivamente nas estruturas da própria Alfândega.³²⁴

Ainda podemos citar a criação da Mesa do Consulado para a expedição das exportações, com carregamento exclusivo na sua ponte dos gêneros nacionais a serem transportados para Europa. As funções desse órgão sofreram duras críticas pelas diversas praças do comércio ao longo de nossa costa. Após lenta disputa na opinião pública, já na década de 1830, iniciou-se a descentralização dessas expedições nos trapiches sujeitos à fiscalização. As Mesas do Consulado foram absorvidas gradualmente pelas Alfândegas até a publicação do Regulamento das Alfândegas de 1860. Segundo o relatório do Ministério da Fazenda, que comentava a construção do dito regulamento:

Ao Comércio muito interessava a fusão das duas Repartições, onde correm os seus negócios com o fisco, sob o ponto de da facilidade e prontidão dos despachos; à administração fiscal, pela unidade de ação, que dividida debilitava a fiscalização e originava conflitos, sempre nocivos à todos: e também pela economia de tempo e pessoal. A experiência das demais Mesas do Consulado do Império, reunidas pelo Regulamento de 1836 às respectivas Alfandegas, falava de há muito em abono da medida realizada.³²⁵

Esse ato foi uma quebra de braço vencida pelos negociantes donos de trapiches, mas iniciada ainda com a criação da figura do *Trapiche Alfandegado*. Como já dissemos, os trapiches eram utilizados pelas Alfândegas desde a colônia e ainda mais, decisivamente, quando o Brasil ingressou de vez no circuito internacional de trocas. Desde a década de 1830, surge a possibilidade de os gêneros de despacho por estiva serem carregados e descarregados em trapiches, mesmo que não fossem de propriedade e nem arrendados pelas alfândegas, sendo ainda de particulares e estando sob fiscalização aduaneira. Segundo Vellasco e Cruz, esses trapiches “[...] eram reservados à armazenagem de mercadorias importadas para consumo no mercado brasileiro, mas cujos impostos de importação ainda não haviam sido pagos.”³²⁶

O precedente aberto foi institucionalizado pelo Regulamento das Alfândegas de 1832:

³²⁴ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit.

³²⁵ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1860, p. 28.

³²⁶ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., p. 32.

Art. 117. Os generos de Estiva, que nella [na Alfandega] se não poderem acondicionar, não serão alli descarregados”

Art. 118. Todos os trapiches, e armazens de particulares, que receberem mercadorias dependentes de despacho da Alfandega, são sujeitos á fiscalisação dela.³²⁷

A primeira tabela dos gêneros autorizados a desembarcarem por estiva (**Anexo 20**) consistia exatamente em cem tipos de produtos. A maior parte deles era de abastecimento, alimentícios ou de utilidades para o lar, mas também se destacam os combustíveis, explosivos e corrosivos, além dos metais volumosos e pesados para a construção. Com isso, a alfândega afastava boa parte das cargas que entulhavam seus edifícios, mas também dos riscos de desabamento, explosão e incêndio.

Essa necessidade imperiosa se dava pela “[...] falta em quase todas as províncias de edifícios a propósito para as alfandegas e com as necessárias proporções, porque sem estes não é possível haver fiscalização em ordem.”.³²⁸ Além das melhorias nas condições físicas, Freitas propunha medidas para facilitar e abreviar o processo de arrecadação. A principal indicação, em suas memórias, era uniformizar as repartições da fazenda, suas práticas fiscais e seus regulamentos.

Convém antes debatermos o que compreendemos por alfandegamento. O processo de alfandegagem consiste no recebimento, fiscalização, aferição e arrecadação de mercadorias com obrigações, os chamados “direito de consumo”, que são taxadas pelo fisco. No geral, são mercadorias de importação e exportação, especialmente aquelas de grande importância para a sobrevivência de certa sociedade. No Brasil, como base do modelo agro-exportador, a política fiscal do império incentiva as exportações e sua geração de rendas, que seriam retornadas ao Tesouro na forma de taxação das importações.

Importa notar que a maioria dos trapiches não eram alfandegados. Para conseguir essa permissão, era necessário cumprir uma série de requisitos e vencer um longo processo em vários órgãos para que, enfim, a alfandegagem fosse obtida junto ao Ministério da Fazenda. Essas condições não impediam que trapiches não alfandegados armazenassem produtos que já recolheram as obrigações junto à Alfandega, ou produtos nacionais livres de taxação. Segundo Maria Celília Vellasco e Cruz:

A concessão de entreposto ou de alfandegamento era precedida por inúmeras formalidades: pedido por escrito do dono ou locatário do prédio, instruído com plantas do edifício, principalmente do seu interior e pontes de atracação, e como documentos comprobatórios de suas propriedade ou locação; habilitação do impetrante, suprida com fiança idônea ou caução; apresentação do título de fiel depositário e de documentos comprobatórios de que o requerente se achava livre de pena ou culpa; declaração dos gêneros que se pretendia depositar; exame da

³²⁷ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (16/07/1832).

³²⁸ FREITAS, José Joaquim de. Op. Cit., p. 12.

segurança e capacidade do prédio, feito por peritos indicados pelo Inspetor da Alfandega; e, por fim, informação do Inspetor da Alfandega, ouvida a praça do comércio e a Intendência Municipal, declarando quais mercadorias convinha admitir no depósito.³²⁹

Os donos de trapiches alfandegados deveriam se submeter à rigorosa fiscalização da Alfandega: “Art. 188. Nos Trapiches e Armazéns onde se depositarem gêneros e mercadorias sujeitos a direitos nacionais haverá um Guarda da Alfandega ou da Mesa de Rendas, para os fiscalizar por parte de uma e outra.”³³⁰ Nesse sentido, competia ao Inspetor da Alfandega: “§ 3º Visitar a miúdo os armazéns, depósitos, entrepostos, trapiches alfandegados, mesas, estações, ancoradouros, registros, portos, docas, pontes e cais sujeitos á sua direção, ou inspeção.”³³¹ Os trapiches, armazéns e depósitos privados, com permissão de alfandegagem, eram encarados como braços do fisco, embora a coordenação do seu conjunto fosse precária, a fiscalização deveria ser muito próxima ao cotidiano das operações fora da alfândega.

O alfandegamento era um privilégio de caráter pessoal, temporário, renovável e condicionado às condições legais e físicas do trapiche, além da sanidade financeira da firma proprietária, a sua transferência dependia de autorização do Ministério. Apesar de ficar sobre fiscalização permanente da Alfândega e restrito ao trabalho com as mercadorias determinadas nas tabelas do despacho por estiva, os donos de trapiches alfandegados ainda tinham grande autonomia para eleger os seus clientes prioritários e estabelecer quais mercadorias receberiam mais correntemente, assim como os armadores ou comissários tinham grande margem para eleger o seu trapiche de maior confiança.

Art. 185. O dono dos generos, que pretenderem descarregar para armazens de fóra, na conformidade do artigo antecedente, apresentará ao Inspector uma lista delles, designando a embarcação e o Trapiche ou Armazem; e o Inspector (independente de termos de responsabilidade que ficão abolidos) lhe lançará o despacho de permissão.³³²

Segundo Vellasco e Cruz, as causas para a retirada da permissão de alfandegamento eram:

Cessavam nos casos de fuga, falência, crime contra a propriedade, fatos ou acidentes que impedissem ao concessionário a administração de sua pessoa e bens, podendo, também, ser suprimidas pelo Ministérios da Fazenda se a existência do entreposto ou trapiche alfandegado deixasse de ser do seu interesse.³³³

Ressaltamos que a disputa política em torno dessas permissões se dava de forma corriqueira e intensa. Como veremos, para o caso do Comendador Antônio Martins Lage, no geral, a burguesia nascente brasileira lutou para conseguir mais essa prerrogativa dentro do aparelho

³²⁹ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., p. 96.

³³⁰ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (22/06/1836).

³³¹ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (2647, 19/09/1860).

³³² BRASIL. CLIB. Op. Cit. (22/06/1836).

³³³ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., p. 96.

de Estado. Cessar um alfandegamento, geralmente, não era uma simples questão técnica de conveniência fiscal, mas sim um resultado de disputas políticas profundas.

O Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda de 1860 marcou o primeiro regramento geral da figura jurídica do trapiche alfandegado que determinava que: “Art. 564. O despacho de consumo sobre água, ou a bordo, só poderá ter lugar a respeito das mercadorias mencionadas nas Tabelas nº 6 e 7.”.³³⁴ Seu sucessor, em 1885, ratificou essa questão e apenas fez expandir o escopo de alfandegamento dos trapiches.

Os trapiches podiam alfandegar as duas maiores tabelas discriminadas no regulamento, porém, durante as últimas décadas do século XIX, autorizações específicas e individuais ampliaram esse escopo. O tamanho e variedade desse quadro expressa a importância dos trapiches para o funcionamento do porto do Rio de Janeiro, por eles, passavam produtos que eram vitais para a vida na Corte e em todo Império. Não consiste surpresa que o café, principal produto de exportação brasileiro, não esteja explicitamente nesse quadro. O decreto dividia o café em duas qualidades: a primeira, bom e restolho, a segunda qualidade consta dentre os produtos que poderiam ser embarcados nos trapiches.

Considerando a tabela 6 (**Anexo 21**), podemos depreender que os gêneros inflamáveis e corrosivos não eram muito bem-vindos nas instalações da alfândega, posto que os riscos do seu depósito e manutenção eram elevados. Esse tipo de produto constituía grande oportunidade de negócios para os possuidores de trapiches, especialmente nas ilhas, onde se armazenavam, necessariamente, os explosivos e combustíveis.

A tabela 7 (**Anexo 22**) é mais complexa, compreende três grandes grupos de produtos relacionados: ao abastecimento, alimentos e utilidades domésticas; à construção e atividades de transformação, com destaque para importação de máquinas, equipamentos, peças, ferramentas e insumos para a pré-indústria fluminense; e à exportação de alguns gêneros do país, especialmente os ainda não beneficiados.

Podemos considerar que esse regulamento, no geral, foi uma importante vitória para os proprietários de trapiches. Além do reconhecimento e fiscalização, eles tinham à sua disposição um Conferente e todo apoio da Guarda da Alfândega, o que agilizava o serviço, garantia maior movimentação de carga e maiores lucros, dotando essas unidades privadas de funções eminentemente públicas.

§ 1º A conferência e verificação dos volumes que não estiverem depositados nos armazens internos da Alfandega, ou Mesa de Rendas serão igualmente feitas no lugar do depósito.

³³⁴ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (2647, 19/09/1860).

§ 2º Para a conferenciadas mercadorias que se despacharem sobre agua, ou a bordo, o Conferente irá ao lugar em que se achar a embarcação, e as fará vir á sua presença, sendo necessario, ou descarrega-las para lugar apropriado, a fim de com exactidão proceder ao seu exame e verificação.³³⁵

Entretanto, o sobredito regulamento trouxe, como se pode imaginar, alguns revezes aos privados com íntimas relações com as Alfândegas. Conforme extensa crítica publicada por Antônio Nicolau Tolentino, ex-Inspetor da Alfândega da Corte, demitido após as repercussões acerca da Comissão de Inquérito instalada pelo Ministério da Fazenda³³⁶ para investigar as denúncias de más práticas e não execução dos procedimentos conforme o regulamento de 1860. Nessa densa obra de quase mil páginas, o ex-inspetor destrincha o relatório da Comissão e o Regulamento das Alfândegas de 1860, fazendo críticas ferinas ao ex-Ministro da Fazenda.

Segundo Tolentino,

O estabelecimento dos entrepostos, do modo por que se acha regulado no capítulo 4 do título 3, e as exigências para o alfandegamento dos trapiches e armazéns particulares, não se compadecem com os nossos meios de fiscalização, com a existência, capacidade e posição dos nossos armazéns públicos e particulares, nem satisfazem as conveniências do nosso comércio. Muitas de suas disposições são vexatórias, difíceis ou supérfluas.³³⁷

O centro da crítica de Tolentino se dava contra os dispositivos do regulamento, que igualavam os trapiches e armazéns alfandegados aos entrepostos aduaneiros³³⁸, apontando as contradições de práticas fiscais que entravavam o serviço do alfandegamento externo. A exigência de comprovação dupla dos documentos e emolumentos das cargas no ato da entrada e da saída dos trapiches alfandegados, igualmente às restrições de mercadorias depositadas em entrepostos, recebia os maiores protestos do ex-inspetor.

4.1.4. Leis de Docas

Outro debate onde nos amparamos em Honorato é sobre as Leis de Docas, que marcavam um ponto de virada fundamental na política portuária imperial. A partir de 1869, há um reconhecimento legal da necessidade de melhorar os portos no Brasil e da baixa capacidade do Estado Nacional em transformar a realidade dos nossos portos. O gargalo portuário trazia consigo graves problemas ao desenvolvimento das forças produtivas, intimamente ligada à dependência do Brasil as forças capitalistas centrais; a questão portuária

³³⁵ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (2647, 19/09/1860).

³³⁶ BRASIL. Ministério da Fazenda. Coleção das Decisões do Império do Brasil. Aviso de 29 de julho de 1862. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1862.

³³⁷ TOLENTINO, Antônio Nicolau. Exposição Acerca do Relatório da Comissão de Inquérito da Alfandega da Corte e Observações sobre o Regulamento de 19 de setembro de 1860. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1863, p. 296.

³³⁸ Trapiches ou armazéns, também externos, destinados à armazenagem e guarda de produtos estrangeiros que não deverão entrar no Brasil e estão apenas de passagem.

era tida e havida como um poço sem fundo de recursos públicos, além de ser considerada o maior desafio à nascente engenharia nacional.

A tendência modernizante do Império logo enxergou, nos portos, uma das áreas em que melhorar os serviços seria vital para a redução dos custos na lavoura e para o fomento do desenvolvimento industrial e urbano. Tomando como exemplo a expansão das ferrovias, que já se dava há quase duas décadas, e após inúmeros relatórios, projetos e estudos condenando a infraestrutura portuária das maiores cidades do Império, o debate acirrou ânimos nos âmbitos locais. Os interesses dos agentes já estabelecidos poderiam estar em jogo, os donos de trapiches eram terminantemente contra as desapropriações e as câmaras municipais protestavam contra o projeto, pela brecha ao monopólio que ele guardava.

Estudando os portos nacionais, como poderemos comprovar mais à frente, percebemos que há uma dupla ação por parte dos poderosos donos de trapiches: ao passo que executavam seus próprios projetos de melhoramento, expandindo sua infraestrutura, utilizando outros materiais, assentando máquinas e equipamentos a vapor, fazendo obras hidráulicas, etc.; lutavam politicamente de forma tenaz contra a tomada dos seus privilégios.

As docas, idealmente, seriam aquelas construções portuárias que permitiriam a acostagem dos maiores navios a vapor com maior calado, extensão e capacidade de carga, desencadeando assim uma série de mudanças no processo produtivo portuário e em sua operação no geral. O principal objetivo de alguns dos propositores era adequar os portos brasileiros à intermodalidade com as ferrovias e os navios a vapor. Segundo Honorato:

[...] perante as exigências tecnológicas suscitadas pelas grandes embarcações a vapor, não bastava apenas melhorar um porto de tipo colonial. Tornava-se necessário criar um complexo portuário capitalista, envolvendo armazéns, grandes guindastes, ferrovias, etc., além das obras de engenharia no cais, implicando uma grande inversão de capital a ser recuperado a longuíssimo prazo [...]³³⁹

Em realidade, a construção da primeira Lei de Docas no Brasil já nasceu limitada pela sua própria formação econômico-social. Embora tenha gerado um arcabouço jurídico-político, que se enquadrava nos moldes dos países capitalistas centrais, os melhoramentos portuários brasileiros foram concebidos como ampliação e fortalecimento da lógica pré-capitalista.

Os melhoramentos, na prática, não acabavam com os trapiches e seu processo produtivo, mas levavam esse tipo de operação portuária a outro patamar material e organizativo. Entretanto, a sua operação ainda guardava as características fundamentais do período precedente: alta suscetibilidade com relação a natureza, baixa mecanização, pouca capacidade de alienação da força de trabalho, lucros lastreados no ganho em mais valia absoluta e poucos investimentos em capital constante.

³³⁹ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 105

Por isso, guardamos importante diferença com Gomes. Consideramos que o autor confunde o significado (diverso, em mutação e disputa) dos melhoramentos no Brasil, com o efetivo curso da história. O amplo significado dos melhoramentos de fato existia³⁴⁰, mas estava confinado às limitações da formação social brasileira. Para o autor, eles não eram uma simples melhoria, mas sim uma mudança estrutural. Nós também não os reconhecemos como simples melhorias, mas a mudança estrutural está muito mais nos termos de uma adaptação do que uma transformação da lógica produtiva. A sociedade escravocrata previa o avanço das forças produtivas internas à sua lógica, escravismo não limitava os melhoramentos, pelo contrário, revitalizá-lo e conformar a sua produção às novas exigências do mercado mundial eram os objetivos dos melhoramentos.

Os melhoramentos podem ser entendidos na tensão entre aspectos do modo de produção capitalista e o modo escravista estabelecido. Melhorar os portos, no Império, significava adaptá-los à ferrovia e aos navios vapor, dentro da posição subordinada do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho, servindo ao complexo agro-exportador da lavoura escravista. Por isso que, para nós, os melhoramentos portuários não se confinam aos projetos propostos após a lei de 1869 e com base nela.

Os melhoramentos não desbaratavam a escravidão e nem significavam o enfraquecimento da classe senhorial, pelo contrário, eles foram viabilizados, no curso da história, para prorrogá-los e efetivá-los. Disso, não se desprende a transformação em uma lógica produtiva, nem mesmo uma nova relação entre portos e cidades, ou de um novo processo produtivo que redundassem numa nova operação portuária. Pelo contrário, era a proposta de uma nova infraestrutura presidida pela mesma lógica e as mesmas relações sociais.

Nesse sentido, que a tese de Honorato nos é, mais uma vez, valiosa. Na construção jurídico-política da tão falada lei 1746 de 1869, é fundamental perceber a transição entre o *Instituto da Enfiteuse* - entendimento dos bens públicos como comum a todos, de responsabilidade do estado e passível de utilização produtiva (sem prejuízo ao direito de acesso dos cidadãos) - e o *Direito Concessional*, que considera os bens públicos numa ambivalência entre franqueado e restrito a todos, de propriedade do Estado e passível de controle por privados para utilização produtiva (impondo algumas restrições ao direito de acesso dos cidadãos).³⁴¹

³⁴⁰ GOMES, Alessandro Felipe de Meneses. Op. Cit., p. 26.

³⁴¹ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 80.

Segundo o que depreendemos de Honorato, a Concessão de Serviços Públicos para exploração privada do patrimônio público com intuito de, em nome deste mesmo Poder Público, operar serviços de interesse nacional, tendo a contrapartida financeira através da remuneração pelo próprio Estado e/ou cobrança de tarifas. Dessa forma, o Estado estende seus braços através da iniciativa privada e (pelo menos deveria) tem maiores receitas através da tributação, desencadeada ou facilitada pelo melhor andamento dessas atividades concessionadas.

A partir dessa percepção, podemos melhor conceber o Decreto 1.746, de 13 de outubro de 1869³⁴², que abria definitivamente a reprodução mediante obras e a operação dos portos nacionais à iniciativa privada. Antes de destrinchar o seu escopo, faz-se necessário nuançar que, neste instrumento legislativo, nada se diz sobre as obras hidráulicas, apenas a respeito das obras portuárias. O que isso quer dizer? Que as obras mais dispendiosas e tecnicamente complicadas, tais como: assoreamentos, desobstruções, aterramentos, fundação de estruturas nos leitos submarinos, etc. não estavam previstas a priori. Isso foi um dos determinantes para o caráter de reprodução da lógica nesses melhoramentos.

Voltando a Lei de Docas, como já dissemos, este instrumento legislativo garantia a penetração de interesses privados não apenas ocupando a orla e complementando a Alfândega, sendo subordinado a ela, mas agora como construtor de infraestruturas públicas e operador de serviços públicos. Em contrapartida, a companhia auferiria taxas e teria maior autonomia do que os “velhos trapiches”. Diferente das ferrovias, a Lei de Docas não garantia diretamente os lucros da companhia construtora, em contrapartida o financiamento através das tarifas referenciadas na Lei 3986 de 1867³⁴³, além da expedição própria de títulos; com um prazo máximo de 90 anos para a concessão e um limite de 12% ao ano em seus lucros. Essa lei é identificada como verdadeira inovação, pois enfocou na atração de investimentos estrangeiros e abriu a possibilidade de monopólio dos serviços portuários.

Os projetos propostos, através desse instrumento, quase que excluía o poder local das decisões sobre os portos. Muito por conta disso, se deu um verdadeiro imbróglio jurídico que conflitava a Lei de Docas com a Lei de Terras de Marinha; através dessa legislação foi permitido aos empresários desapropriar os terrenos e benfeitorias de particulares que se achassem em regiões necessárias à construção das suas obras!

Segundo Honorato,

³⁴² BRASIL. CLIB. Op. Cit. (1746, 13/10/1869).

³⁴³ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (3986, 23/11/1867).

A existência de uma legislação de Terras de Marinha, a experiência na privatização de serviços públicos e a expansão das atividades agroexportadoras, particularmente no Sudeste, criavam condições para uma legislação de fomento à melhoria dos portos do Império e deveriam funcionar como atrativo a investimentos privados.³⁴⁴

Entretanto, como demonstrado pelo autor, a questão do financiamento foi muito mais problemática do que se supunha. Ao fim e ao cabo, era este o grande limitante dos projetos de melhoramentos no Império, transformar os portos demandava uma reunião brutal de capitais que, sem as devidas garantias, não se viram atraídos para tal desafio.

Nesse sentido, temos mais uma importante discordância de Gomes. Para o autor, maiores garantias de juros que viabilizariam a atração dos capitais para tamanha empreitada não tiveram tanta importância no fracasso da maioria dos projetos de melhoramentos portuários ao longo do oitocentos. Segundo ele:

Organizado para funcionar de maneira autossustentável, o programa de docas não precisava de outros incentivos governamentais como ocorria com as concessões de engenhos centrais e ferrovias. Ademais, os próprios interessados em empreendê-lo fizeram sua divulgação no país e participaram ativamente da elaboração do decreto imperial.³⁴⁵

Não conseguimos compreender a superestimação dos efeitos que poderiam ter causado a Lei de Docas. Imaginar que a garantia de juros não era decisiva para o estabelecimento de empresas, com obras portuárias no Brasil, equivale dizer que a sua remuneração, via tarifário, era o suficiente para atrair vultosos capitais. O que não se mostrou na realidade dos fatos.

Em realidade, os projetos eram propostos por engenheiros ou agentes privados sem capitais previamente acumulados para tal. O longo tempo de maturação do investimento em obras portuárias não permitia a remuneração desejada aos capitais necessários, sendo esta lastreada apenas no tarifário. As limitações técnicas e tecnológicas impunham, especialmente com relação à intervenção na natureza, importantes limitações que demandavam maiores investimentos em pesquisa sobre a geomorfologia costeira dos diferentes portos, além de testes do sistema de execução de obras e dos materiais que poderiam ser utilizados.

No Rio de Janeiro, a situação se agravava porque possíveis agentes que teriam algum interesse em desenvolver esses melhoramentos já estavam estabelecidos com suas unidades portuárias e, em alguns casos, eram elas mesmas melhoramentos construídos ainda sob o regime de aforamento das Terras de Marinha. O caso do Dique do Comércio de Wilson Sons é paradigmático e será por nós analisado.

Finalmente, o titubeante poder central frente à força dos interesses locais e frente à grande discussão técnica entre os engenheiros nacionais, sobre as melhores soluções para os melhoramentos dos portos, engrossou um complexo de razões que entravavam o maior afluxo

³⁴⁴ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 87.

³⁴⁵ GOMES, Alessandro Felipe de Meneses. Op. Cit., p. 17.

de capitais aos melhoramentos dos portos no Brasil. Entretanto, com garantias confiáveis para a remuneração dos capitais, os problemas políticos, técnicos, o conflito de interesses, etc. seriam superados!

Segundo Honorato, essa dificuldade se deve ao “[...] princípio presente na Lei de 1869 de que as tarifas portuárias é que deveriam funcionar como garantia de juros e amortização do capital.”³⁴⁶ Ainda, como se questiona Lamarão: “Cabe Indagar também se o financiamento de obras tão dispendiosas não teria constituído um empecilho à sua execução.”³⁴⁷

Numa apologia a essa possibilidade, André Rebouças pregava que a entrega desses melhoramentos, à iniciativa privada, era o melhor caminho para a sua execução:

Façamos também sobressair, nesta oportunidade, o ridículo e o odioso, que recaem sobre os governos por se encarregarem de certos serviços como notoriamente os de abastecimento de água, de esgotos, os serviços de embarque, desembarque e armazenagem de mercadorias, ou resumidamente de docas, e muitos outros, que nos países mais avançados, são exclusivamente feitos por empresas particulares ou por companhias.³⁴⁸

Nesses escritos, o próprio Rebouças idealizava a garantia de juros como o único método que viabilizava a atração dos recursos para os melhoramentos que o Brasil demandava.³⁴⁹ Em certo sentido, Rebouças está certo, para os melhoramentos através das companhias privadas, as garantias de juros eram necessárias, mas essa não era a única via...

Também discordamos de Gomes sobre a concepção coetânea de “Docas”. Em todo o oitocentos, as “Docas” tiveram uma definição muito diversa e idealizada, de forma que não podemos encarar sua concepção linearmente, a concepção deste melhoramento era algo em disputa. O autor contrapõe as docas inglesas, nova iorquinas ou de cais contínuo como parte do senso comum da época de forma naturalmente sucessiva, o que não se dava, pois foram propostas ao mesmo tempo, defendidas diferentemente nos mesmos portos e por diversos interesses.

A grande questão do financiamento das obras hidráulicas e portuárias no Brasil começou a se resolver a partir do debate que associava a premência das melhorias nos portos nacionais ao reconhecimento de que, sem o pesado recurso ao Tesouro Público, esses necessários investimentos não se efetivariam. Apenas nos estertores do Império, com a lei orçamentária 3314 de 1886, que as mais efetivas formas de garantias de juros serão implementadas no intuito de garantir a transformação da lógica produtiva nos portos do Brasil. Como se lê no texto legislativo:

³⁴⁶ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 107.

³⁴⁷ LAMARÃO, Sérgio. Op. Cit., p. 80.

³⁴⁸ REBOUÇAS, André. Garantia de Juros. Estudos para sua Aplicação às Empresas de Utilidade Pública no Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1874, p. 77.

³⁴⁹ Ibidem, p. 2.

O Governo poderá estabelecer em favor das empresas que se organizarem para melhoramento dos portos do Imperio, além das vantagens a que se refere a Lei n. 1746 de 13 de Outubro de 1869, uma taxa nunca maior de 2% em referencia ao valor da importação, e de 1% ao da exportação de cada um dos ditos portos. As taxas destinadas áquelle serviço serão arrecadadas directamente pelo Estado, e calculadas de maneira que não excedam o necessario para o juro correspondente ao capital das empresas, á razão de 6% ao anno, e para a respectiva amortização no maximo prazo de 40 annos.

Si o Governo julgar mais conveniente effectuar os referidos melhoramentos por conta do Estado, poderá applicar o producto das mencionadas taxas ás obrigações que neste sentido contrahir.³⁵⁰

Mesmo sendo autorizativo e não impositivo, esse precedente fora observado nas principais empreitadas para construção dos maiores portos brasileiros. Pelo seu caráter autorizativo, essa disposição foi revista durante os projetos que se efetivaram no início do século XX. Excluiu-se o 1% sobre exportações, mas garantiu-se os 2% sobre importações nas construções dos portos do Rio de Janeiro, Belém, Fortaleza, Salvador e Rio Grande. Conforme observa Alfredo Lisboa:

Nos primeiros 20 annos de vigência dessa lei [1746 de 1869], isto é, até o advento da República, tais concessões, conquanto referentes aos nossos principais portos, não deram em resultado a realização dos seus objectivos; e só mais tarde é que, após estudos mais acurados sobre a natureza e extensão das obras necessárias e sobre os recursos, que da exploração commercial dos mesmos adviriam, foram renovadas as concessões mediante maiores favores, entre outros o recurso ao imposto de 2% ouro, sobre importação do exterior, ao qual se refere o art. 7 da lei n. 3314 de 16 de outubro de 1886.³⁵¹

Segundo o mesmo autor demonstra, esse dispositivo foi utilizado tanto para a construção quanto para o financiamento da operação, ou exploração industrial, desses portos. Ainda sim, outra forma de financiamento para as construções dos portos foi criada pela República: a Caixa Especial dos Portos.³⁵² Ou seja, a Lei de 1886 objetivou a construção dos portos nacionais, mas, em realidade, custeou a montagem do “parque industrial portuário brasileiro”.

4.2. Relações Político-Institucionais: as Autoridades Portuárias e suas Prerrogativas

Desde logo, em nossos trabalhos, identificamos a total falta de uma autoridade portuária com prerrogativas abrangentes em nosso recorte. Assim como no resto do mundo, no Brasil, apenas durante o século XX, uma instituição ou empresa conseguiu controlar algum porto com possibilidades tais que, sobre a sua jurisdição, estivessem o controle das forças produtivas e do próprio processo produtivo, a coordenação do complexo sobre todas as unidades produtivas e a fiscalização dos tributos devidos por elas. Demorou quase um século para que um único aparato tivesse obrigações organizacionais do porto que se apresentava e

³⁵⁰ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (3314, 16/10/1886).

³⁵¹ LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil (grifos nossos). Rio de Janeiro: O Norte, 1922, p. VI.

³⁵² Elaborada já no século XX, tinha como objetivo custear as obras hidráulicas e portuárias feitas pelo Estado amortizando os empréstimos tomados para tal.

de planejamento e execução da expansão destas mesmas infraestruturas. As tensões sobre Autoridades Portuárias, que se criaram ao longo do século XIX, e a difusão dessas prerrogativas em outros órgãos são alguns dos balizadores da operação portuária pré-capitalista brasileira.

Durante o período colonial, oficialmente, a responsabilidade pelos portos era municipal. Entretanto, assim como em todo século XIX, a descentralização do poder de mando sobre a operação portuária na colônia era extremamente descentralizada. Com a construção nacional, os portos passaram para responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, nesse momento, a segurança importava o suficiente para fazer dos portos fatores da unidade e soberania nacional. Em 1845, foram criadas as Capitânicas dos Portos para o fim exclusivo de atender as demandas de segurança na costa brasileira, sendo ainda parte Ministério da Marinha e, em 1873, os seus melhoramentos são repassados ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que, em 1890, cria as Inspetorias de Distritos dos Portos Marítimos.

Pouco pode se dizer sobre o que significou a Capitania dos Portos para os melhoramentos materiais dos portos brasileiros. Suas principais prerrogativas estavam limitadas ao que se refere o seu decreto de fundação:

Art. 2º Compete ao Capitão do Porto: 1º a policia naval do Porto, e seus ancoradouros, na fôrma dos Regulamentos que organizar o Governo, e bem assim o melhoramento e conservação do mesmo Porto; 2º a inspecção e administração dos Pharóes, Barcas de Soccorros, Balisas, Boias e Barcas de escavação; 3º a matricula da gente do mar e das tripolações empregadas na navegação e trafico do Porto e das Cestas, praticagem destas e das Barras.³⁵³

O seu primeiro regulamento previa a conservação e os melhoramentos materiais como parte de suas funções,³⁵⁴ mas o limitado orçamento e o exíguo pessoal mal dava conta das suas principais atribuições.

Mesmo dez anos após a sua criação, era flagrante a limitação das Capitânicas dos Portos, como se lê no relatório do Ministério da Marinha: “Como é possível que o Capitão do Porto do Rio de Janeiro, por exemplo, exerça a sua ação eficazmente no porto da capital e sua vasta baía, nos portos e rios navegáveis da Província do Rio de Janeiro, em seu extenso litoral, desde Campos até Paraty?”.³⁵⁵

Além disso, segundo pudemos constatar no arcabouço jurídico-político que analisamos, boa parte da conservação e dos melhoramentos que deveriam ser providos e decididos pela Capitania eram efetivados em instância decisória partilhada com o Ministério

³⁵³ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (358, 14/08/1845).

³⁵⁴ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (447, 19/05/1846).

³⁵⁵ BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1855, p. 20.

da Fazenda, com as Câmaras Municipais e com as Presidências de Províncias. A Capitania era consultada sobre a disposição das unidades produtivas portuárias nos termos da segurança e da navegabilidade nos ancoradouros e nos terrenos de marinha, mas não dispunha da possibilidade de melhor distribuí-los, nem de eleger a instituição ou o agente privado que teria seu uso produtivo.

A Capitania não tinha, legalmente, qualquer prerrogativa de ordenamento produtivo ou de racionalização dos recursos. Não coordenava as unidades em operação e não tinha poder de mediar e interferir nos negócios portuários. Dessa forma, pouco controle tinha sobre a determinação das cargas entradas e saídas para/de determinada unidade portuária. Seu controle era militar, policial e de segurança, não tendo prerrogativas para moldar ou modificar o processo produtivo e os processos de trabalho portuários.

Muito por conta das deficiências apontadas e da virtual inexistência de parte significativa de suas funções, só na década de 1870, que a conservação e os melhoramentos dos portos, por conta do grande afluxo de projetos para tal, passam ao Ministério da Agricultura. Este, por sua vez, se ateu a gerir e fiscalizar os projetos de melhoramentos, incidindo na realidade na mesma proporção que a Capitania. A criação de um órgão específico se deu apenas em 1890, com a Inspeção de Distritos dos Portos Marítimos, ainda assim com as mesmas debilidades.³⁵⁶

Não podemos considerar, como Vellasco e Cruz, que as Alfândegas atuavam como verdadeiras autoridades portuárias, sendo um “centro coordenador” dos complexos. Como veremos na próxima seção, a limitação material e de pessoal das Alfândegas era grande. Para além disso, a maioria das unidades produtivas nos portos não tinha qualquer relação legal com a Alfândega; mesmo os trapiches, a grande maioria não era alfandegada e, mesmo os que eram, tinham grande margem de autonomia, sendo pouco regulados em seu processo produtivo.

Segundo Goularti Filho, apenas no século XX, os portos brasileiros tiveram uma Autoridade Portuária com prerrogativas suficientes para distingui-la de suas antecessoras:

Finalmente, após longos anos de espera, em 1910, foi criada uma repartição nacional encarregada de gerenciar e centralizar todos os trabalhos de melhoramento dos portos da República, a Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, cujas atribuições era a realização de estudos, projetos e orçamentos das obras de melhoramentos dos portos e das vias navegáveis, além da fiscalização das obras.³⁵⁷

³⁵⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1874, p. 200.

³⁵⁷ GOULARTI FILHO, Alcides. Administração e Regime Portuário brasileiro no século XIX. Revista de Economia Política e História Econômica, v. 8, 2013, p. 39.

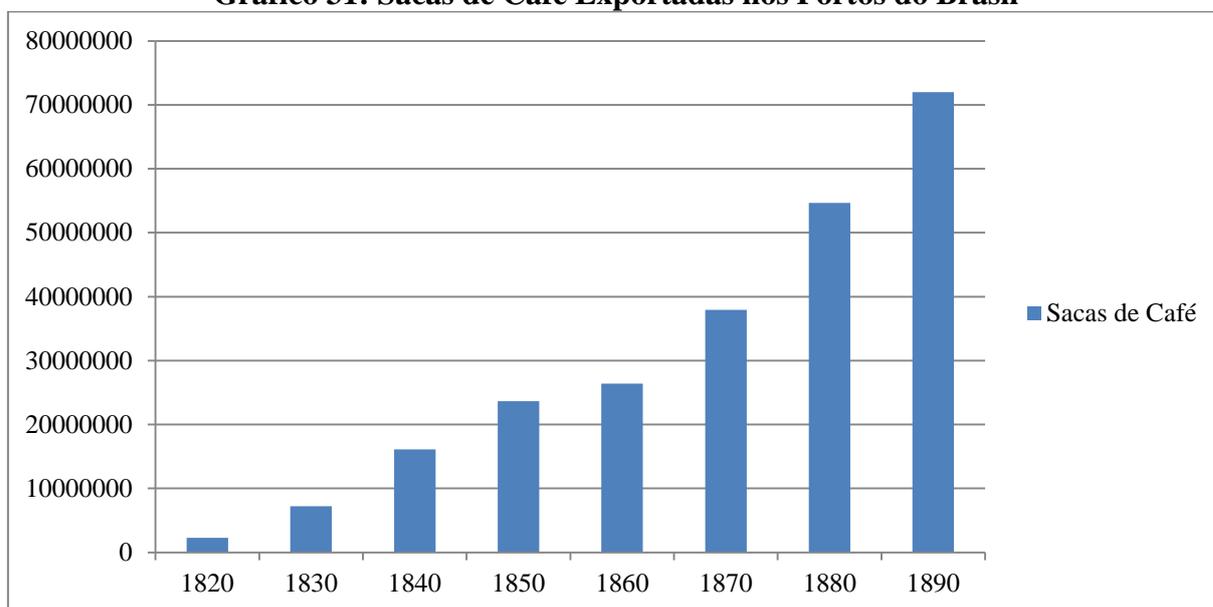
4.3. Panorama da Operação Portuária Brasileira: Reprodução & Melhoramentos

O que podemos depreender desse longo e tortuoso processo, em que se deu uma clara tensão entre permanências e mudanças nos portos nacionais, é que uma renhida disputa em torno do sentido da produção, na operação portuária, estava estabelecida. Foge do escopo deste estudo estabelecer detidamente como atuavam as classes nessa disputa, apenas no último capítulo, faremos um estudo de caso, demonstrando como a burguesia nascente brasileira teve nos portos uma importante base para sua acumulação. Contudo, é importante ter a noção dos poderosos interesses locais, nacionais e internacionais entremeados em todos os níveis nessa verdadeira guerra surda. Nem sempre a posição mais óbvia é a que se efetivou na realidade. Por exemplo: quando percebemos que certo número de poderosos capitalistas ingleses não tinha qualquer interesse em transformar por completo o porto do Rio de Janeiro, pelo contrário, dele tiravam parte substancial de seus lucros.

Em todo nosso recorte, o Estado Imperial esteve suscetível às pressões de todas as montas, em todos os níveis e esferas, mesmo que não uniformemente. Nesse grande conflito, foi ele hesitante e instável em suas decisões, e assim estabeleceu uma linha de ação tripla com relação aos portos nacionais: 1- com relação aos proprietários privados de unidades produtivas portuárias já estabelecidas: reconheceu e legitimou sua existência, para isso garantiu seus privilégios a partir da institucionalização/regulamentação destes e assim pôde abrir prerrogativas aos interesses privados em serviços tipicamente públicos, incrementando o baixo controle sobre suas atividades, o que redundava em maior fiscalização e poder de ação do próprio Estado, mas também em maior capacidade reprodutora da operação já estabelecida; 2- com relação aos interessados pelos melhoramentos materiais dos portos: criou um arcabouço jurídico-político, que garantia uma nova relação com um capital privado de outra monta e origem que poderia se interessar por investir nos portos nacionais, intentava garantir a estabilidade, a confiabilidade e a previsibilidade dos negócios através desses instrumentos legais e, posteriormente, da disposição do próprio Império em financiar, através das suas rendas, as obras e exploração destas sob responsabilidade das empresas; 3- com relação as suas próprias infraestruturas fiscais e portuárias: buscou fortalecer institucionalmente a Alfândega, centralizando prerrogativas nesta, regulamentando seu serviço, padronizando, uniformizando, esclarecendo seus procedimentos e sua relação com as unidades produtivas portuárias externas a elas, aos mesmo passo que, timidamente, implementou uma série de obras, aquisições de materiais e recrutamento de pessoal para a melhoria dos seus serviços, o que se mostrou ainda muito limitado.

Dessa forma, após termos abordado como se organizava a operação portuária pré-capitalista no Brasil, em sua generalidade e de que forma a mutação/perenidade desta interferiu no curso da história, devemos partir para a sua análise específica. Abrimos essa seção para entendermos a situação específica das alfândegas nacionais ao longo do oitocentos e, porto a porto perceber como o quadro que esclarecemos acima se transformou/permaneceu em cada um dos cinco maiores portos nacionais. A tensão entre unidades públicas e privadas e a diferença regional esteve sempre pontuada pela relação complementar e conflitiva entre melhoramentos portuários e reprodução da operação vigente.

Gráfico 31: Sacas de Café Exportadas nos Portos do Brasil



Fonte (décadas): TAUNAY, Afonso. História do Café no Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939-1943.

Voltamos a lembrar: todo esse emaranhado, complexo de se entender, ocorria por conta da complementariedade conflitiva dos modos de produção escravista e capitalista na formação social brasileira. A tendência modernizante do Império pressionava pela melhoria das condições materiais nos portos nacionais, mas ao mesmo tempo a condição básica dessa mesma tendência, sua inserção na Divisão Internacional do Trabalho, pressionava por maiores produções de produtos básicos a serem lançados no mercado internacional. Estamos falando especialmente do café (como se pode depreender do **Gráfico 31**), e para que este fosse produzido, o braço escravo continuou necessário e foi prioridade para as classes dominantes durante muito tempo; assim como o funcionamento dos velhos trapiches era necessário para fazer chegar à Europa a produção das terras do Vale do Paraíba, além de taxar em costas brasileiras todos os manufaturados, bens de produção, intermediários e de capital que efetivavam a *Modernização Conservadora*. O que trazemos de novo é que a operação portuária pré-capitalista (simbolizada pelos trapiches) era também prioridade, para além da

óbvia necessidade de escoar mercadorias, ampliar, fortalecer e reproduzir essa operação, mesmo que em novas bases materiais, foi uma das metas da política portuária imperial!

O **Gráfico 31** demonstra claramente o que temos demonstrado: a produção de café no Brasil, especialmente no Sudeste, cresceu mais 3000% em sete décadas! Os efeitos disso não estão só nas exportações do gênero, mas na grande capacidade de gerar rendas a partir da sua cultura no campo e na cidade. Essas rendas se revertiam, majoritariamente, em crescentes importações. Isso significava o (parcial) sucesso da política fiscal do Império e um brutal desafio no terreno da fiscalização para a arrecadação das rendas aduaneiras.

O contrabando, o desvio, o roubo e as perdas eram constantes, tanto evadindo por fora das dependências da Alfândega quanto em seus edifícios próprios e nos alfandegados. Conforme relata o já citado Inspetor Freitas:

[...] creio que uma quarta parte da receita pública é desviada dos cofres, já em extravios por dentro das alfandegas e nos respectivos ancoradouros [...] por isso que despesas a que são muito necessárias e produtivas, e que de sua falta resultam perdas incalculáveis. A parte extraviada pelas alfandegas e repartições de arrecadação não é devida somente a prevaricação dos encarregados da sua fiscalização e arrecadação, mas sim da falta de meios que mais ou menos todas as repartições sofrem [...]³⁵⁸

Importa notar que, apesar do reconhecimento das já muito denunciadas más condutas dos funcionários da Alfândega, Freitas centra sua avaliação na falta de condições para o controle e fiscalização do serviço naquelas repartições em todo o país. O Inspetor rogava por melhoramentos materiais, aquisição de embarcações e equipamentos, além do aumento do efetivo da Alfândega.

Vinte e cinco anos após, a situação não parece ter mudado substancialmente. Em 1869, o Secretário dos Negócios da Fazenda assim apelava pelos melhoramentos nos portos nacionais: “A lavoura, o comércio e a navegação merecem os sacrifícios do Estado.”³⁵⁹

Em Memórias publicadas sobre a Companhia Docas de Santos, Hélio Lobo recorda uma passagem importante do debate sobre as condições das alfândegas nacionais e a argumentação do ministro da Agricultura, Joaquim Antão Fernandes Leão, proponente da Lei de Docas:

Argumentou o segundo [o ministro Fernandes Leão] com as alfandegas miseravelmente instaladas por todo o Brasil, sem armazéns, sem docas, carecendo de reparações, para as quais "são necessárias grandes quantias, impossível de despende-se presentemente, quando o Tesouro em críticas circunstancias clama por todos os lados pela redução das despesas, quando faltam ao Estado capitais e falta-lhe sobretudo o pessoal habilitado".³⁶⁰

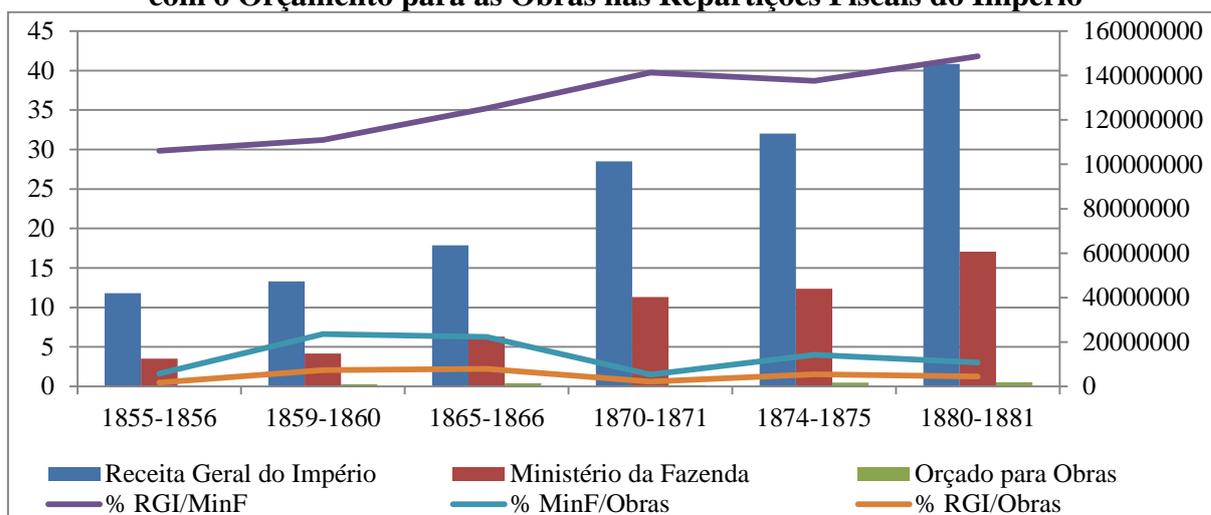
³⁵⁸ FREITAS, José Joaquim de. Op. Cit., p. 5.

³⁵⁹ GALVÃO, Manoel da Cunha. Op. Cit., p. 69.

³⁶⁰ LOBO, Helio. Docas de Santos, suas Origens, Lutas e Realizações. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1936, p. 7.

Entretanto, o **Gráfico 32** é prova do quanto o Estado se dispôs a “sacrificar” pela melhoria das condições materiais das Alfândegas do Império. Primeiramente, podemos constatar que a efetiva despesa do Ministério da Fazenda compunha a maior parte do despendido pelo governo imperial, frente aos gastos com qualquer outro ministério. A Fazenda dispôs entre 30% e 40% das receitas gerais do Império, especialmente por conta do custeio da dívida externa.

Gráfico 32: Receita Geral do Império Comparada à Despesa do Ministério da Fazenda e com o Orçamento para as Obras nas Repartições Fiscais do Império



Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1855-1881.

Poderia se imaginar - frente à importância das Alfândegas para a Receita Geral do Império demonstrada no **Gráfico 32**, mas também levando em conta os relatórios que sempre pontuavam os grandes gastos com as melhorias nas infraestruturas alfandegárias - que o custo relativo desses investimentos pesasse no orçamento imperial e nas despesas do Ministério ao qual estavam subordinadas as Alfândegas, ledo engano.

Como pode se observar no **Gráfico 32**, as obras em todas as alfândegas brasileiras jamais chegaram a constituir 7% das despesas do seu Ministério, consumindo no máximo 2% das receitas imperiais! Durante todo Império, melhorar as condições materiais das alfândegas não era uma prioridade orçamentária.

Percebendo essa limitação, a proposição do secretário Galvão diferia da avaliação do Inspetor Freitas de vinte e cinco anos antes. Para ele, havia chegado a hora de ceder à iniciativa privada alguns dos serviços alfandegários, mediante permissão de tarifá-los. E mais, a solução para as melhorias materiais, que viabilizariam uma melhor fiscalidade, eram de outra ordem:

O comércio precisa de construções, que facilitem o embarque e desembarque das mercadorias, e é sabido que o sistema mais apropriado para se conseguir é o das docas, sistema este que consulta também os interesses do fisco, pois a experiência

tem demonstrado, que o contrabando fica reduzido a proporções muito tênues, a um terço do que se pratica quando não há docas. Estes interesses são da competência do Ministério da Fazenda.³⁶¹

Apesar da disputa pelo que se encarava como Docas, na década de 1860, se construiu algum consenso sobre a sua imperiosa necessidade, tanto para agilizar os negócios quanto para o aperfeiçoamento do processo de arrecadação das repartições fiscais.

O próprio Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda de 1860, para além das disposições básicas sobre como deveria se localizar e constituir as infraestruturas das alfândegas (jamais respeitado integralmente), já previa a utilização das docas e de outros implementos industriais nas principais repartições fiscais do Império.

DO EDIFÍCIO E ARMAZENS INTERNOS DAS ALFANDEGAS, E DAS MESAS DE RENDAS

Art. 174. As Alfandegas, e as Mesas de Rendas devem ser collocadas em lugares de desembarque os mais proximos do centro do Commercio, em edificios independentes e seguros, e sem contacto com qualquer outro particular, ou comunicação para fóra, senão pelas portas e pontes, os quaes terão as salas e accomodações convenientes para os trabalhos do expediente, e os armazens e depositos internos que forem necessarios, bem como as pontes, docas, guindastes, machinismos, trilhos de ferro, e vehiculos indispensaveis para que se fação a descarga e embarque das mercadorias, sua conducção, arrumação, ou acondicionamento, e beneficios que necessitarem, com segurança e promptidão.³⁶²

Nesse sentido, o já ex-Inspetor da Alfândega da Corte, Antônio Tolentino, reconhece não só a necessidade desses melhoramentos para o andamento do serviço alfandegário e das operações comerciais, como não nega a dificuldade de construí-los àquela altura:

A construção das docas é para este serviço, e, como já o disse, para todos os atos da fiscalização das alfandegas, um auxiliar efficacíssimo, que não tem igual; mas só a alfandega da Corte poderá em poucos anos possuir esse melhoramento, que tão poderosamente serve os interesses do fisco e do comércio; todas as demais do Império não o fruirão nestes mais próximos tempos. Cumpre, pois, por enquanto, suprir como for possível essa falta sentida, mas de difficil obtenção.³⁶³

Tolentino endossa a tese de que o melhoramento do porto é a melhor medida para a mais eficaz fiscalização e controle da Alfândega, mas duvida da possibilidade de se ter estas melhorias na maioria dos portos brasileiros com fiscalização aduaneira no curto prazo.

O consenso sobre a necessidade de melhorar a situação material das Alfândegas, através da construção de docas, se tornou corrente nos relatórios do Ministério da Fazenda: “Enquanto não tivermos docas, onde entrem navios de comércio para descarregar e carregar, e cruzeiros de pequenos vapores nas proximidades de cada um dos portos mais importantes, duvido que se possa evitar o contrabando em larga escala.”³⁶⁴

³⁶¹ GALVÃO, Manoel da Cunha. Op. Cit., p. 9

³⁶² BRASIL. CLIB. Op. Cit. (2647, 19/09/1860).

³⁶³ TOLENTINO, Antônio Nicolau. Op. Cit., p. 220.

³⁶⁴ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869, p. 39.

Apesar dos tão propalados gastos com as obras das alfândegas, a avaliação sobre o serviço aduaneiro pouco mudava. A percepção que se tem ao ler os relatórios é de uma corrida contra o tempo para a melhoria de tão importantes repartições: “A Alfandega da Corte e outras [...] não estão nas condições de bem satisfazer às exigências do comércio. Várias reformas tem sido feitas, cresceu e melhorou o pessoal [...], mas o serviço não corre ainda como fora para desejar, quer em benefício do comércio, quer da renda pública.”³⁶⁵

A não efetivação dessas melhorias redundava, como parece óbvio, nas brechas para o mal feito dos seus empregados e nas diversas oportunidades para a burla ao fisco. Como se lê no relatório do mesmo ministério em 1871:

Não merece menos atenção o contrabando que se procura fazer tanto nos ancoradouros dos portos marítimos, como no interior de nossas alfandegas. O comércio ilícito, em seus inveterados hábitos de iludir o fisco a todo momento e em todos os lugares, não cessa de prosseguir no seu reprovado empenho, zombando dos atos de severidade que o governo tem sido obrigado a tomar para com diversas Alfandegas e, o que é mais, comprometendo a reputação, e muitas vezes a sorte daqueles empregados que, por pouco avisados, ou mais fracos, deixam-se arrastar pela torrente dos abusos.³⁶⁶

Parece que a situação pouco evoluiu até o fim do Império. Em 1885, o ministro da Fazenda relata as reclamações por parte dos inspetores de diversas alfândegas. A situação do contingente de pessoal parece ter se estabilizado, mas a limitação da ancoragem, da armazenagem e guarda nos edifícios das alfândegas aparece em protestos recorrentes. Junto a elas, a falta de embarcações, especialmente de vapores para a fiscalização e controle dos portos, também é posta como grande inconveniente.³⁶⁷

4.3.1. Belém

Segundo se lê em Alfredo Lisboa, importante engenheiro e diretor dos diversos órgãos responsáveis pelos portos do Brasil na virada do século XIX para o século XX, o porto de Belém se estabeleceu na Baía do Guamá, próximo a confluência com o rio Guajará e se prolongava pelos 55 quilômetros de litoral da dita cidade. A hinterlandia, que fornecia a Belém os produtos a serem expedidos para todo o mundo, era composta pelas cidades com cobertura fluvial de Cametá, Vigia, Macapá, Monte Alegre Santarém, Óbidos, Turiaçu e Barra do Rio Negro.³⁶⁸

Esta relação com o interior, através dos seus rios, garantiu à cidade de Belém o posto de grande empório dos produtos amazônicos. Ao mesmo tempo, através do seu porto, se

³⁶⁵ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1872, p. 48.

³⁶⁶ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1871, p. 72.

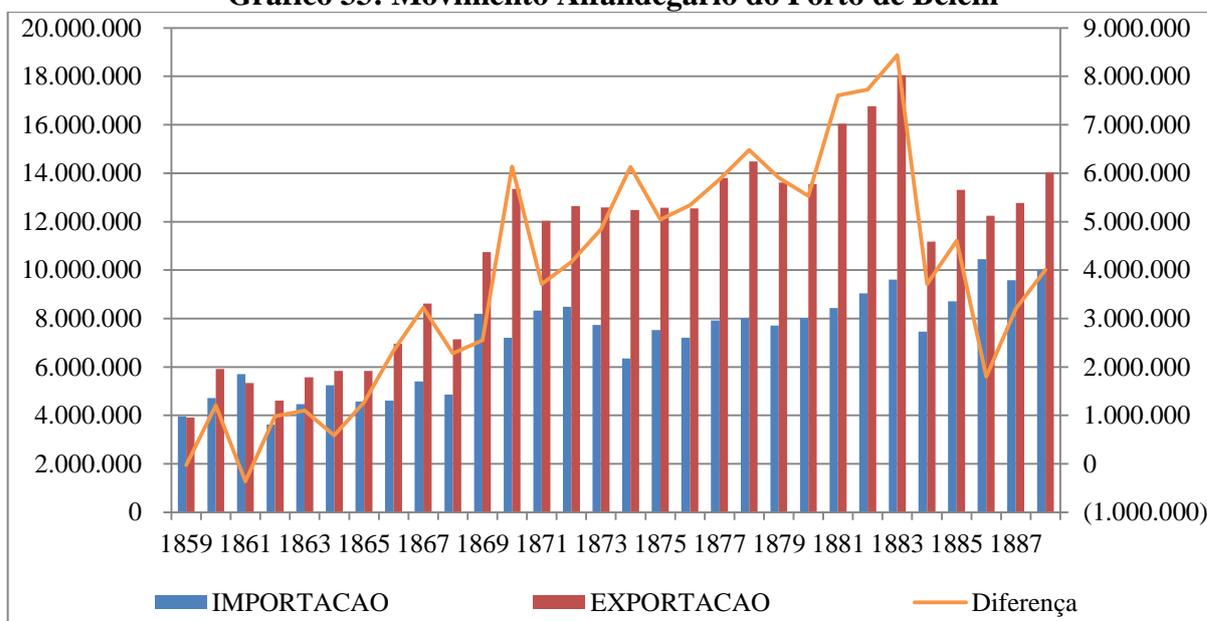
³⁶⁷ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1885, pp. 48-49.

³⁶⁸ LISBOA, Alfredo. Portos do Brasil. In: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO. Dicionário, Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922.

recebiam as importações de manufaturados europeus e a redistribuição do comércio interno através da navegação interior fluvial. A pauta de exportações de Belém era composta basicamente pela Casca de Pau Cravo, Salsaparilha, Baunilha, Açúcar, Café, Couros, Algodão, Cacau e, especialmente a partir da segunda metade do século XIX, a Borracha.

A nítida diferença a favor das exportações demonstra o quão variado era a produção da economia amazônica no período, mas os valores totais em montas crescentes, desde a década de 1860 até o início dos anos 1880, demonstram o impacto da borracha na movimentação portuária em Belém e, conseqüentemente, em sua própria operação. Segundo Penteado: “Continuava a existir o litoral irregular, junto à baía de Guajará, onde muitos eram os trapiches de madeira, servindo as companhias de navegação que operavam em Belém, já que as exportações da borracha alcançaram um volume antes nunca visto.”³⁶⁹

Gráfico 33: Movimento Alfandegário do Porto de Belém



Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1888.

Segundo o mesmo autor, os grandes vapores transatlânticos europeus passaram a frequentar o porto de Belém já no fim dos anos 1850. Essas embarcações ficavam fundeadas na baía do Guajará, em frente ou ao Norte da embocadura do rio Piri. Esse porto, naturalmente abrigado, perdurou por muito tempo como ancoradouro da cidade. Assim como em toda costa brasileira, pequenas embarcações faziam o serviço de carga e descarga, sendo recebidas em uma rampa e cais da Alfândega, ambos de pedra, ou nos trapiches que se proliferavam na baía.

³⁶⁹ PENTEADO, Antônio Rocha. O Sistema Portuário de Belém. Belém: EdUFPA, 1973, p. 57.

Segundo Penteado, os responsáveis pelo porto e as próprias autoridades municipais teciam muitas críticas à infraestrutura da Alfândega. O cais e a rampa de pedra estavam restritos entre o convento de Santo Antônio e a Travessa das Gaivotas, sendo caracterizada como “mal ideada, acanhada e incompleta”, embora sempre tivesse “a maior frequência popular” por se tratar de importante centro de atração da força de trabalho.³⁷⁰

Segundo o relatório da Presidência da Província do Pará de 1869, desde 1848 o cais em frente ao porto estava sendo ampliado sobre a rampa, e esta era a única obra pública que a cidade tinha. O dito espaço de acostagem não se ampliara significativamente, e o serviço avançava de forma morosa, segundo o seu presidente: “[...] o atual cais de marinha, imperfeito e carcomido como se acha, é todavia uma obra de primeira necessidade.”³⁷¹ O presidente reclamava sobre a situação precária da Alfândega de Belém e relatava que esta necessitava de “[...] uma ponte para carga e descarga, onde possam atracar os navios, e de telheiros para abrigo das mercadorias, antes de terem entradas na Alfandega.”³⁷²

A segunda metade do século XIX foi marcada pelo indubitável desenvolvimento e ampliação das linhas de navegação a vapor pelo interior. Desde 1853, os vapores fluviais da Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas passaram a singrar a Baía do Guajará, levando e trazendo produtos das diversas cidades amazônicas e ligando esta a cidade de Manaus. O aumento rápido da navegação fluvial a vapor logo contrastou com a limitação da infraestrutura portuária de Belém. A operação de carga e descarga, armazenagem e benefício das mercadorias não se encontravam em lugares próximos ao ancoradouro (**Anexo 26**).

Segundo Penteado, o gargalo portuário em Belém foi resolvido, mesmo que a contragosto da presidência da província, com os aforamentos dos terrenos de marinha e a alfandegagem dos seus principais trapiches e armazéns. Baseado em diversos relatórios e projetos, o autor afirma que esse crescimento trouxe importante desordem na operação portuária deste grande porto, acarretando graves prejuízos aos interesses internacionais dos armadores e importadores/exportadores, além de ser prejudicial ao próprio comércio amazônico. Segundo o relatório do presidente da província, esses aforamentos eram anuídos por pura necessidade imperiosa, porque os particulares não edificavam “senão com o arbítrio dos seus interesses”.³⁷³

A própria “Doca” do centro comercial de abastecimento da cidade, o Ver-o-Peso (**Anexo 28**), construída a partir de um recuo natural na costa aproveitando a sede do grande

³⁷⁰ Ibidem, p. 55.

³⁷¹ BRASIL. Província do Gram-Pará. Relatório. Belém: Tipografia do Diário do Gram-Pará, 1869.

³⁷² Idem.

³⁷³ Idem.

mercado municipal de Belém (estando ali estabelecido desde o século XVIII), passou a ter condições muito parecidas com as dos trapiches da cidade. Esses trapiches circundavam a dita doca e se confundiam com ela.

O secretário Manoel da Cunha Galvão alertou para essas condições específicas em visita ao porto de Belém: “Aqui sente-se a falta de todos os melhoramentos reclamados pela navegação e pelo comércio. Convém proceder ao estudo dos melhoramentos materiais mais urgentemente reclamados, e impor ao concessionário que obtiver o privilégio das docas, que se devem estabelecer a obrigação de realizar estes melhoramentos.”³⁷⁴ Segundo o engenheiro Saboia e Silva, já em 1897, as docas do Ver-o-Peso deveriam ser aterradas, pois “[...] nas condições em que se acham, são prejudiciais à salubridade pública.”³⁷⁵

A situação se agravou de uma forma tal que as próprias companhias de navegação transatlântica a vapor passaram a pedir aforamento das terras de marinha no Guajará! Aos poucos, os antigos possuidores locais dessas unidades portuárias passaram a conviver com os trapiches e armazéns desses grandes capitalistas, sendo boa parte destes também alfandegados. Segundo Penteado: “Os trapiches do porto de Belém iriam ainda subsistir por muitos anos; só os das grandes companhias de navegação é que cederam lugar às obras do atual cais da cidade, pois os pequenos desembarcadores ainda permanecem bem vivos a marcar a paisagem das margens do Guamá e da baía do Guajará[...]”³⁷⁶

Fato este que não nos surpreende. Estava claro aqui que a operação portuária pré-capitalista, além de funcionalizada pelos maiores agentes do capital, tinha expressiva capacidade reprodutora e produziu o seu próprio programa de melhoramentos.

Já no final da década de 1880, Alfred Marc constava a precariedade das infraestruturas públicas e privadas do porto de Belém. O estudioso reparou na falta de um cais com profundidade mínima para receber as maiores embarcações fluviais. Segundo Marc, além do ancoradouro obstruído, um grande assoreamento na área dos trapiches estava constatado. Não havia qualquer possibilidade de ancoragem das maiores embarcações a vapor próxima à costa de Belém. Permanecendo ao largo, na baía do Guajará, e impossibilitados de acostarem diretamente em terra, constituíam sério óbice à fluidez do processo produtivo, sendo também razão dos reclamados altos custos.³⁷⁷

³⁷⁴ GALVÃO, Manoel da Cunha. Op. Cit., p. 208.

³⁷⁵ SABOIA E SILVA, Domingos Sérgio. Porto de Belém: Relatório. Rio de Janeiro: Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, 1897, p. 62.

³⁷⁶ PENTEADO, Antônio Rocha. Op. Cit., p. 61.

³⁷⁷ MARC, Alfred. Lé Bresil: Excursion Atravers ses 20 Provinces. Paris: Angello Ferrão, 1890.

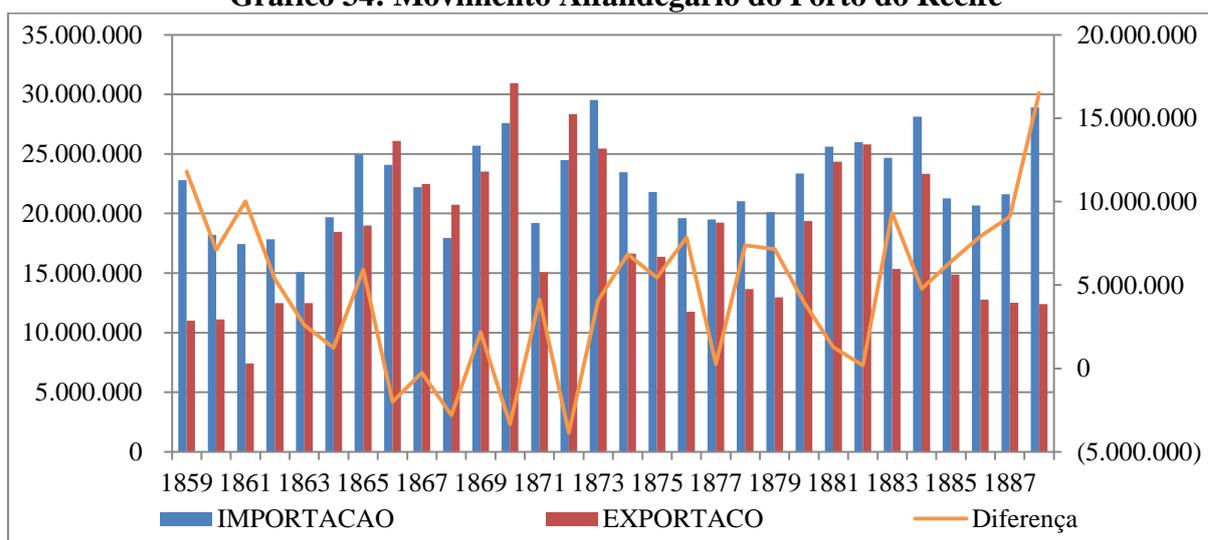
Apenas em 1906, iniciaram as obras que mudariam para sempre a hegemonia da operação portuária em Belém. A concessão repassada ao magnata Percival Farquhar, que incorporou a *Port of Pará Company*, executando o projeto do engenheiro Saboia e Silva, dotou Belém de uma operação majoritariamente capitalista. Segundo Penteado, “a concessão possuía a garantia do governo brasileiro em torno de uma renda líquida correspondente a 6% do capital aplicado nas obras do porto, além de outras vantagens.”³⁷⁸.

4.3.2. Recife

A cidade do Recife é fundada e se expande às margens dos rios Capibaribe e Beberibe. O Esteiro, entre esses dois rios e o mar, serve de ancoradouro e o porto está separado das vagas marítimas pelos seus famosos arrecifes.³⁷⁹ O excelente trabalho empírico de Gomes nos oferece um bom panorama da sua operação portuária:

O Mosqueiro concentrava o alto comércio do Recife. Ele se estendia por todo bairro de São Frei Pedro Gonçalves ou do Recife e parte do de Santo Antonio. No primeiro estava reunido o negócio açucareiro e as principais firmas importadoras. A partir da ponte Sete de Setembro tinha-se a guardamoria da Alfândega, os armazéns e trapiches alfandegados do cais do Forte do Matos, o prédio da Companhia Pernambucana de Navegação, alguns armazéns de exportação, o palacete da Associação Comercial Beneficente no cais da Lingueta e o Arsenal da Marinha, cujas instalações estendiam-se até o Cais do Norte. No Cais do Apolo, havia armazéns de açúcar e de gêneros importados, casas de fundição e oficinas de máquinas, estaleiros de construção naval e mais depósitos de açúcar. O Bairro de Santo Antônio, por sua vez, possuía armazéns de farinha de trigo, madeira e carvão de pedra, bem como negócios de algodão, de carne de charque e artigos de couro.³⁸⁰

Gráfico 34: Movimento Alfandegário do Porto do Recife



Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1888.

³⁷⁸ PENTEADO, Antônio Rocha. Op. Cit., p. 69.

³⁷⁹ LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

³⁸⁰ GOMES, Alessandro Felipe de Meneses. Op. Cit., p. 36.

A importante região tributária que servia ao Recife garantiu sua posição de principal porto importador do Nordeste como se pode perceber do **Gráfico 34**. A montagem dos engenhos centrais no Nordeste, subsidiada pelo Estado, teve no seu porto a principal entrada das máquinas, mecanismos, equipamentos, peças e implementos que deveriam (re)impulsionar a produção do açúcar brasileiro para o mercado externo. Por conta disso, desde a década de 1850, as maiores companhias internacionais de paquetes a vapor passaram a fazer escala no Recife.

Os relatórios do secretário Manoel da Cunha Galvão e do engenheiro John Hakshaw são fontes importantíssimas para entender as dificuldades na navegabilidade nesse porto. Desde a entrada na barra, que interrompia a barreira natural dos arrecifes, até a ancoragem paralela a esses mesmos acidentes naturais, a praticagem, a condução e o processo de carga e descarga são retratados como perigosos, demorados e extremamente custosos (**Anexo 29**).

Assim como a generalidade dos portos brasileiros, no Recife pululavam as pequenas embarcações do serviço portuário (**Anexo 25**), especialmente nesse porto elas eram não só necessárias para o movimento das cargas como para a especial segurança das embarcações e dos passageiros. Segundo Gomes:

Os passageiros e cargas embarcavam e desembarcavam nesse ambiente inóspito. [...] As mesmas alvarengas que faziam o desembarque dentro do porto também ligavam os navios ancorados em alto-mar com os cais do Recife e vice-versa. A diferença estava no valor do frete que era diretamente proporcional à distância percorrida e ao risco da travessia.³⁸¹

A leitura do relatório de Galvão corrobora a análise de Gomes. Segundo o exemplo fornecido pelo secretário, a barca inglesa Newtherton, de 250 toneladas, pagava 2:378\$744 de serviços portuários no Recife e demorava pelo menos quinze dias para carregar/descarregar todo material necessário, além de se desembaraçar das exigências burocráticas.³⁸²

O próprio cais da Alfândega, além de limitado, não poderia ter seu leito submarino dragado para aumentar a capacidade de calado na sua acostagem. A sua estrutura era frágil e possivelmente desabaria. Segundo Galvão: “Como o cais da Alfandega só acomoda dois navios de cada vez, quase todos carregam e descarregam por meio de alvarengas[...]”.³⁸³

Alfredo Lisboa nos fornece uma informação de cunho histórico extremamente relevante sobre o porto do Recife. Já na década de 1870, este porto teve seu primeiro melhoramento; corroborando nossa visão ampliada sobre os melhoramentos dos portos, para além daqueles baseados na legislação de Docas. No Recife, começou a se construir, em 1875,

³⁸¹ Ibidem, p. 47.

³⁸² GALVÃO, Manoel da Cunha. Op. Cit.

³⁸³ Ibidem, p. 43.

o primeiro Dique Seco do Nordeste. A infraestrutura concluída cerca de dez anos após, serviu para a construção e reparo naval, além do embarque/desembarque especial de cargas volumosas. A garantia do uso produtivo de suas terras de marinha estava baseada na legislação de 1868, a mesma que reconhecia os direitos e privilégios dos proprietários de trapiches. Segundo o engenheiro: “o Dique do Nogueira, começado em 1875 e construído então em 1116 metros de extensão, veio mostrar a sua utilidade de vedar o caminamento das areias do esteiro [...]”.³⁸⁴

Entretanto, como já dissemos, os melhoramentos portuários durante o Império eram limitados. O assoreamento crônico dos ancoradouros e a sua constante limitação, o que causava severas restrições às embarcações de maior calado e magnitude, foram alvo de grande debate técnico entre os engenheiros brasileiros e estrangeiros da época. Nenhum navio com mais de 14,5 metros de calado podia sequer entrar na barra, fundeando fora dos abrigos dos arrecifes.

John Hawkshawm chegou a definir o porto do Recife como um *bom porto com um mau ancoradouro*. Segundo ele: “Somos consideráveis foram gastas em serviços de dragagem, que não parecem ter sido realizados sistematicamente. O porto também precisa de um ancoradouro mais abrigado para os navios que, por seu grande calado, não podem utilizar-se.”³⁸⁵

Este panorama vai mudar definitivamente com a concessão aos engenheiros Edmond Bartissol e Demetrio Nunes Ribeiro que, em 1909, constituíram a *Societé de Construction du Port de Pernambuco*. Essa concessão contava com a garantia de juros no valor de 2% ouro das importações entradas pelo Recife e, muito por conta disso, conseguiu transformar a sua operação portuária.³⁸⁶

4.3.3. Salvador

A Baía de Todos os Santos abriga naturalmente os ventos de um dos portos mais importantes da história do Brasil. O porto de Salvador, apesar de vulnerável às ressacas, guardava importantes conveniências à navegação e ao comércio, como o fato de se localizar a apenas três quilômetros da barra e ter disponíveis a incrível área de 1.052 quilômetros quadrados de ancoradouro. Seu fundo arenoso atingia até 20 metros de profundidade na baía, com consideráveis depósitos de lodo no litoral.

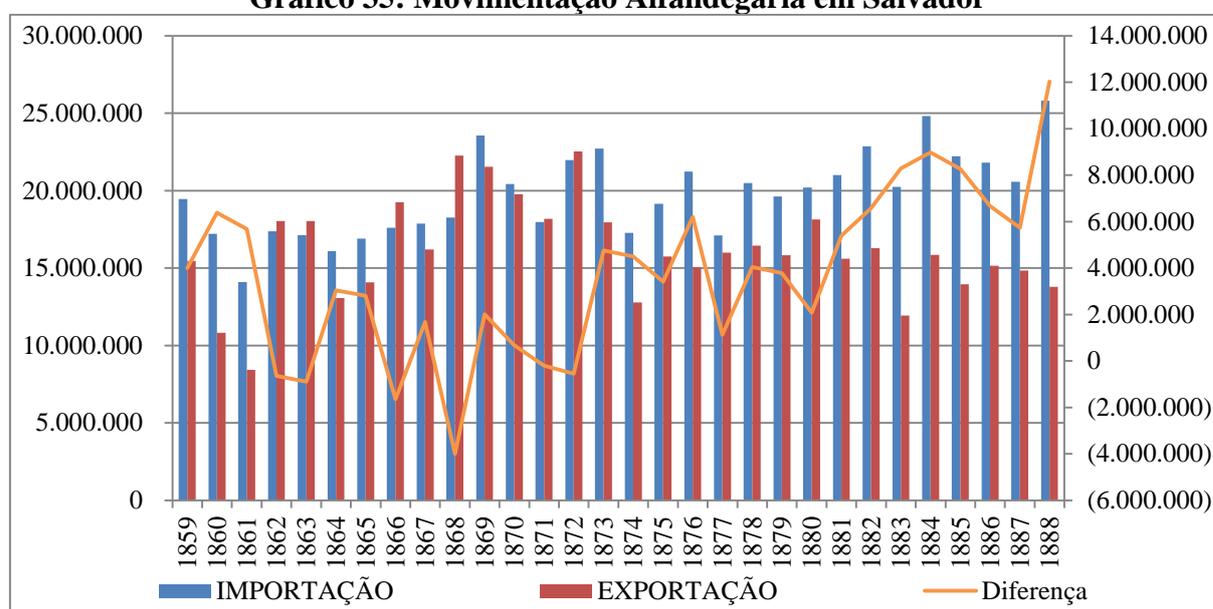
³⁸⁴ LISBOA, Alfredo. Op. Cit., p. 597.

³⁸⁵ HAWKSHAW, John. Melhoramentos dos Portos do Brasil: Relatórios. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger & Filhos, 1875, p. 20.

³⁸⁶ LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

Concentrando a exportação de toda província, com sua pauta voltada prioritariamente para o café, o cacau e o fumo, Salvador tinha histórica função central nas atividades comerciais baianas. Por conta disso, observamos uma tendência de diferença entre exportações e importações oscilante no **Gráfico 35**, até pelo menos a década de 1880, quando o valor das importações aumenta substancialmente. Essas oscilações se devem à própria variação da demanda dos seus produtos no mercado internacional, e o disparar das importações se deve exatamente ao início da mecanização no beneficiamento dessa produção. Segundo Alfredo Lisboa: “O porto de Salvador, sendo o único, de todo extenso litoral baiano, acessível à navegação transatlântica de grande porte, de fato monopoliza todo o comércio do estado com o exterior.”³⁸⁷

Gráfico 35: Movimentação Alfandegária em Salvador



Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1888.

Mais do que em qualquer porto brasileiro oitocentista, em Salvador, os trapiches eram absolutamente fundamentais para o seu bom funcionamento (**Anexo 27**). Segundo Rosado, a Alfândega de Salvador era a que mais alfandegava trapiches em todo país. A autora esclarece que havia, mais ou menos, três categorias de trapiches: os de armazenagem diversificada, geralmente tratavam do abastecimento da cidade; os de inflamáveis, explosivos e corrosíveis que eram afastados do centro e alfandegados; e os de exportação/importação geral, alfandegados e próximo ao grande comércio da cidade.³⁸⁸

Em tese, recente e extremamente original, Flávio Gonçalves frisa a relação da sua operação portuária com a própria vida urbana da capital baiana, pondo em relevo a

³⁸⁷ Ibidem, p. 621.

³⁸⁸ ROSADO, Rita de Cássia. Op. Cit.

importância do porto para a cidade. Nesse sentido, o seu processo produtivo era descrito a partir “Das rampas do Mercado e da Água de Meninos, [onde] os fardos tomavam seu rumo nas costas do pessoal da estiva, em direção aos trapiches, armazéns e daí para as mãos dos comerciantes. Esse ritmo diário, intenso e frenético punha a cidade em movimento.”³⁸⁹

O mesmo autor deixa clara a importância da pressão exercida pela navegação transatlântica a vapor para a considerada inadequação do seu porto: “O porto de Salvador que, até então, supria satisfatoriamente as necessidades da economia local, ia gradualmente tornando-se obsoleto para atender à crescente frota de navios a vapor que chegava à cidade.”³⁹⁰

Em 1869, a situação já era flagrante e o secretário Galvão assim alardeou a necessidade de melhoramentos em Salvador: “Este porto está quase no estado em que o encontraram os primeiros descobridores do Brasil. Os cais que bordam parte do litoral, não honram de certo a capital de uma província, que deu o ser a tantos ilustres, e que por tantos anos tem governado o Império.”³⁹¹

Obviamente que o relato de Galvão nos parece sobejamente carregado nas tintas. Entretanto, todos os autores que trabalharam com as condições materiais do porto de Salvador constataram a precariedade e o alto custo das atividades portuárias na capital baiana, especialmente no que concerne ao traslado das mercadorias na baía. Segundo Rosado:

Impossibilitados de se aproximarem dos ancoradouros, por falta de profundidade suficiente, permaneciam a uma certa distância do cais. Nestes casos, o transporte das mercadorias dos navios para os trapiches, e vice-versa, era realizado pelas alvarengas. Embora esses expedientes não chegassem a comprometer seriamente a continuidade das atividades de exportação/importação, geravam uma série de problemas que atingiam os grandes comerciantes, dependentes, para o sucesso dos seus negócios, das boas condições de funcionamento do porto.³⁹²

As limitações e os perigos nos serviços dos trapiches também são apontados de forma persistente pela autora, assim como as dificuldades em se construir no litoral de Salvador, devido ao seu lodamento leito submarino.

Os melhoramentos nesse porto foram projetados desde 1816, quando um projeto de abertura de um canal do mar, até a Baía de Todos os Santos, foi tentado pelo Conde de Arcos. Desde então, e especialmente depois de 1869, uma série de projetos foram propostos para os melhoramentos do porto de Salvador. Sua transformação efetiva só começou a ocorrer

³⁸⁹ SANTOS, Flávio Gonçalves. *Economia e Cultura do Candomblé da Bahia*. Ilheus: Editus, 2013, p. 54.

³⁹⁰ *Ibidem*, p. 36.

³⁹¹ GALVÃO, Manoel da Cunha. *Op. Cit.*, p. 202.

³⁹² ROSADO, Rita de Cássia. *Op. Cit.*, p. 39

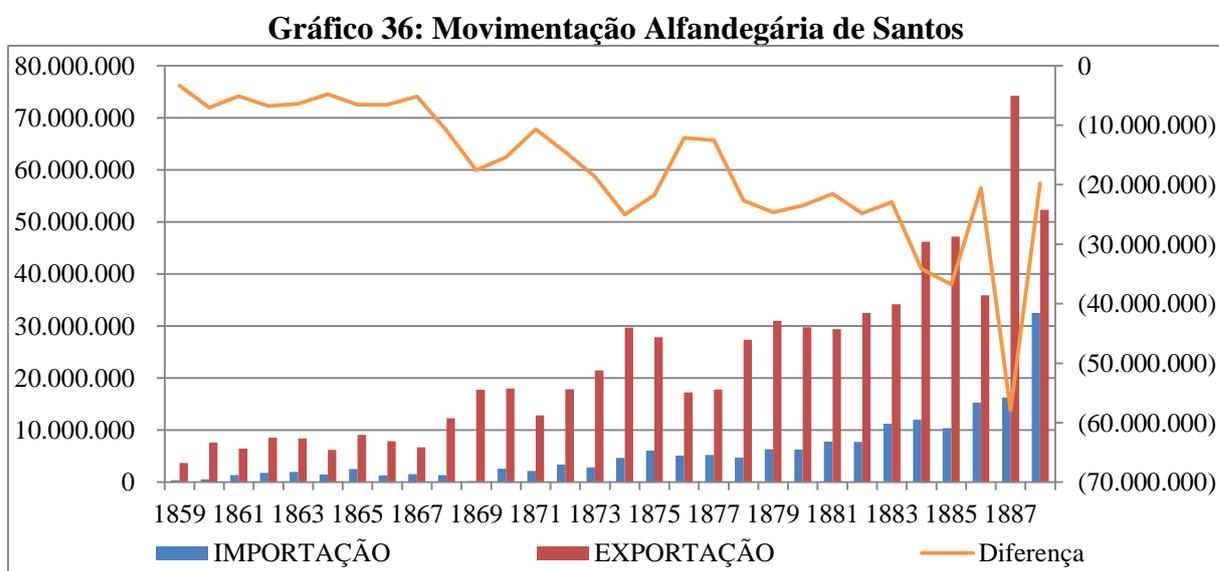
em 1906, quando a *Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia* consegue iniciar as obras projetadas em uma concessão que se arrastava há pelo menos quinze anos.³⁹³

4.3.4. Santos

A Baía de Santos, entre a cidade de Santos e a de São Vicente, com uma área de 36 quilômetros quadrados de superfície, abrigava o principal porto exportador brasileiro na virada do século XIX para o século XX.

Eternizado como o “Porto do Café”, Santos começou a desenvolver sua atividade portuária por conta da produção do açúcar na primeira metade do século XIX. As suas condições naturais foram fundamentais para a decolagem desse porto no último quarto do oitocentos. Segundo Alfredo Lisboa: “O Porto de Santos, pela sua situação envolta de morros, é perfeitamente abrigado dos ventos de todos os rumos, os quais não influem na tranquilidade perene de suas águas.”³⁹⁴

Já discutimos aqui, à exaustão, sobre a inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho. Entretanto, nos parece forçoso notar que o **Gráfico 36** é a mais poderosa comprovação de nossa hipótese. O valor das exportações pelo porto de Santos cresceu, em menos de trinta anos, 1887%; ao passo que o valor das suas importações cresceu, inacreditáveis, 8599% no mesmo período!



Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1888.

A diferença a favor das exportações é enorme e denota tanto o quanto era expressiva a produção do café paulista exportado pelo porto de Santos, quanto denuncia limitação das suas

³⁹³ LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

³⁹⁴ Idem, p. 656.

condições de alfandegagem. Em realidade, boa parte do que era importado rumo à lavoura cafeeira no Oeste Paulista chegava ao Brasil pelo porto do Rio de Janeiro.

Tendo em vista o estado das coisas que o **Gráfico 36** demonstra, a proliferação dos trapiches em Santos é uma informação que nos parece extremamente confiável. A saturação dos armazéns e a crescente demora no embarque e desembarque das mercadorias são também óbices que surgiram com o incrível crescimento da movimentação portuária em Santos. Segundo Gitahy: “As vistas do Porto do Consulado na década de 1880 mostram a clássica “floresta de mastros dos veleiros”, encostada junto às pontes, às praias cheias de mercadorias e pequenas embarcações de todos os formatos e tipos.”³⁹⁵

Segundo a mesma autora, recorrentes ocorrências de roubo, desvio e perda de mercadorias, nos trajetos das cargas e nos próprios trapiches, caracterizavam a operação portuária em Santos (**Anexo 24**). Soma-se a isso a questão do assoreamento natural da Baía que dificultava a ancoragem dos maiores vapores transatlânticos: “[...] o porto se deteriora constantemente, já pelas camadas de terra, que as águas torrenciais desmoronam e lançam no porto, já pelo aterro ultimamente feito junto à estrada de ferro, já finalmente pelos despejos lançados a beira da praia.”³⁹⁶

Segundo Honorato, o número de trapiches mais que duplicou durante a década de 1880. O autor destaca, como infraestrutura à parte desse conjunto de pontões com armazenagem, a grande ponte da São Paulo Railway, cuja construção se iniciou ainda na década de 1860 e tinha 130 metros quando de sua demolição. A ponte da *Inglesinha* nos parece mais um daqueles melhoramentos materiais portuários que fogem à concepção estrita do termo. Era ela um avanço frente aos velhos trapiches, mas não deixava de reproduzir, em escala superior, a operação portuária pré-capitalista.³⁹⁷

Diversos projetos para o melhoramento do porto de Santos foram propostos a partir de 1869, muitos deles estavam subordinados aos interesses dos comerciantes locais, representados na Câmara Municipal e na Associação Comercial. Esses interesses locais intentavam controlar, de forma difusa, a operação portuária santista, e seu principal objetivo, após 1869, era evitar que uma determinada companhia monopolizasse o porto e arbitrasse o tarifário dos seus serviços.

O caso da construção do porto de Santos, ainda no século XIX, não serve de paradigma para a transformação dos portos brasileiros. A empreitada assumida por Cândido

³⁹⁵ GITAHY, Maria Lúcia Caira. Op. Cit., p. 24.

³⁹⁶ GALVÃO, Manoel da Cunha. p. 128.

³⁹⁷ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 122.

Gaffrée e Eduardo Palassim Guinle foi, em tudo, extraordinária. Certamente que a tese de Cezar Honorato é o estudo definitivo a respeito desse processo, a obra nos esclarece importantes peculiaridades do processo de montagem do porto capitalista em Santos.

A constituição da *Companhia Docas de Santos*, desde a concessão ganha em edital por Gaffrée, Guinle e outros, é caso único na História Urbano-Portuária brasileira. O incrível capital social que o grupo de empresários, comandado por Gaffrée e Guinle, conseguiu realizar já no ato na concessão, além dos seguidos incrementos que se demonstra na **Tabela 4**, é um dado importante. Entretanto, espantoso é o volume dos ativos da companhia apenas cinco anos após a concessão e um ano após a entrega do primeiro trecho de cais.

Tabela 4: Dados Financeiros da Companhia Docas de Santos

	CAPITAL SOCIAL	ATIVO
1888	454.545 LIBRAS 4.000:000\$000	
1890	1.376.146 LIBRAS 15.000:000\$000	
1892	1.117.318 LIBRAS 20.000:000\$000	
1893		4.158.415 LIBRAS 42.000:000\$000
1897	1.775.147 LIBRAS 60.000:000\$000	

Fonte: HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

Essa monta está explicada por diversas razões excepcionais. Primeiro, porque a Docas conseguiu se estabelecer como uma verdadeira Autoridade Portuária, mesmo sendo uma companhia privada, haja vista que monopolizaram toda a região acostável de Santos. O argumento central da organização de Gaffrée e Guinle era simples: a monopolização da operação vedaria a evasão dos impostos aduaneiros em Santos. Segundo, porque entre o conflito e o acordo com as várias esferas de poder, especialmente a central, rapidamente conseguiram reunir um conjunto de prerrogativas que garantiam um rico processo produtivo.

A Docas tinha à sua disposição uma série de oportunidades de negócios, vários serviços oferecidos, inclusive os que envolviam alfandegamento, com grande controle e fiscalização sobre a operação e arrecadação das rendas federais. E mais, as taxas dos seus serviços, tanto para os armadores quanto para o comércio em Santos. Somam-se a isso as importantes isenções fiscais, através da argumentação de que a Docas era um braço importante do fisco, e o avanço para as áreas do transporte ferroviário, indústria naval e geração de energia elétrica.

Tudo isso foi possibilitado graças à vitória acachapante contra os interesses locais, no caso da verdadeira eliminação dos trapiches da orla santista, mas também se deve aos acordos com os grandes armadores e com a São Paulo Railway. Segundo Honorato: “A luta contra a construção de novos trapiches/pontes pode ser considerada a primeira batalha que teve como objetivo central a destruição de todos os trapiches/pontos existentes e a monopolização de todo o movimento portuário da cidade.”³⁹⁸

Também importa notar o avanço técnico e tecnológico que significou a construção do primeiro complexo portuário capitalista do país. A Companhia Docas de Santos foi a primeira a utilizar a dragagem por sucção. O desmonte das pedreiras se associou à construção dos grandes blocos de concreto que davam fundação ao cais. A necessidade de utilização energética para mover o grande maquinário do sistema Armstrong, adquirido nos Estados Unidos, impulsionou a companhia para o setor de geração de energia, através de uma hidroelétrica no Rio Jurubatuba; o que garantia não só um expressivo salto na superação das limitações naturais da operação portuária em Santos, mas também era uma oportunidade de negócio, pois ela fornecia energia para boa parte da cidade!

O porto de Santos passava, então, ainda no século XIX, por uma transformação profunda (**Anexo 30**). O capital constante passava a predominar sobre o variável, a mais valia relativa ditava o ritmo da acumulação, a intervenção na natureza foi efetuada de forma a domá-la com extrema segurança e a subsunção da força de trabalho caminhava a passos acelerados rumo a se tornar realidade.

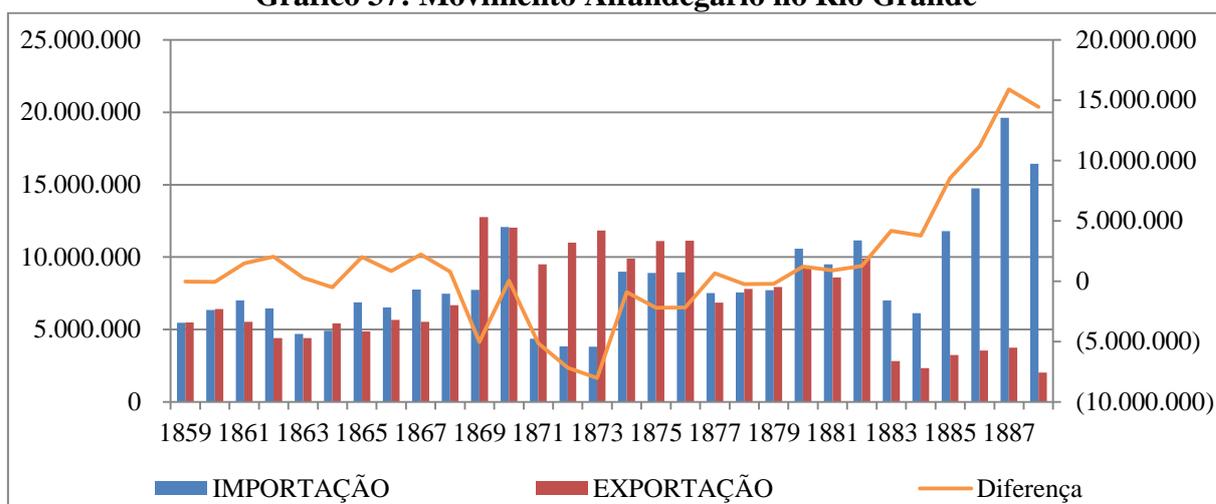
Consideramos verdadeira a hipótese comprovada por Honorato: a Companhia Docas de Santos era um verdadeiro polvo. O pequeno cais de 260 metros, entregue já em 1892, foi apenas o começo de uma escalada que, em vinte e seis anos, totalizou a construção e operação monopolizada de 4.720 metros de cais e 35 armazéns!

2.2.3.5. Rio Grande

O porto do Rio Grande era o único ponto de exportação/importação que existe na costa meridional do Brasil. Situado no extremo Sul do país, a poucos quilômetros de Montevideú, os seus ventos variáveis e violentos, além das tempestades frequentes, afugentava alguns dos exportadores e muitos dos armadores que preferiam a segurança nos portos do rio da Prata. Segundo Alfredo Lisboa: “[...] variando situação e relevo com bastante frequência sob a ação dos fenômenos meteorológicos, ali notavelmente violentos e inconstantes.”³⁹⁹

³⁹⁸ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 161.

³⁹⁹ LISBOA, Alfredo. Op. Cit., p. 678.

Gráfico 37: Movimento Alfandegário no Rio Grande

Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1888.

Desde muito cedo, a criação de gado, com a exportação do charque e dos couros, tornou indispensável para o Império a funcionalidade deste porto. Entretanto, “[...] sem essa franca saída para o mar, a volumosa produção estadual vai procurar as nações vizinhas, Argentina e Uruguai, onde encontra facilidades comerciais, com grave dano às rendas da união [...]”.⁴⁰⁰

A imperiosa necessidade de transposição da barra, chegando ao Canal do Norte (um o ancoradouro de 20 metros de profundidade), atraía a atenção dos engenheiros e dava grande atividade aos serviços de praticagem naquele porto. Assim descreve Galvão: “É sabido que a barra deste porto é perigosíssima por causa dos bancos de areia movediços que existem na embocadura; mas, apesar disso, e não obstante as perdas frequentes que se dão, os navios de não cessam de demanda-la.”.⁴⁰¹

Na Alfândega, apenas na década de 1860, se construiu um cais de 640 metros de extensão, acostável por embarcações de baixo calado. Esse mesmo cais foi posteriormente estendido por mais 120 metros, com uma ponte de madeira estaqueada de 180 metros. O prédio da Alfândega, como muitas outras em toda costa brasileira, era cercado por trapiches de madeira (**Anexo 31**).

A Estação Marítima da Estrada de Ferro foi construída apenas na década de 1880. Posteriormente, esta foi servida pelo Molhe do Leste, uma grande ponte de madeira que

⁴⁰⁰ LISBOA, Alfredo. Op. Cit., p. 678.

⁴⁰¹ GALVÃO, Manoel da Cunha. Op. Cit., p. 50.

também era utilizada pela Alfândega. Esse molhe foi construído entre 1898 e 1905, chegando a ter 950 metros de entrada no mar.⁴⁰²

A *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul* conseguiu mudar todo esse quadro apenas a partir de 1908. Para tal, sua empreitada foi calculada em 28.879:155\$769, compreendendo as obras na barra e do porto, e sendo financiadas pelos 2% de importação referidos na legislação precedente.⁴⁰³

⁴⁰² LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

⁴⁰³ Idem.

Capítulo 5: RIO DE JANEIRO: Porto da Corte e Paradigma Imperial

A cidade do Rio de Janeiro tem o DNA das cidades portuárias do mundo. Apesar de ter se tornado uma megalópole pujante no século XX, com uma diversidade muito maior do que simplesmente os interesses comerciais e as relações sociais que suscitam a ideia de uma cidade virada para o mar, advogamos a tese de que se tornou o que é justamente por suas raízes portuárias. O Rio de Janeiro se espalhou pela costa e penetrou o interior, levando sua herança cosmopolita. Pelo menos durante o século XIX, foi a cidade mais bem sucedida na tarefa de ser um ponto de interseção mundial neste hemisfério sul.

A cidade nasce no século XVI, e exatamente por conta de sua posição estratégica, virada para o atlântico, em frente ao Sul ocidental da África e com acesso facilitado ao Rio da Prata, que o Rio de Janeiro era importantíssimo para os interesses portugueses. Tornou-se mais ainda no século XVIII, quando o ouro das Minas Gerais corria até o seu porto. Não foi coincidência tornar-se capital da colônia em 1763.

A cidade do Rio de Janeiro surge a partir da sua baía como um porto natural, graças, em grande medida, às suas especificidades físicas. Afinal, era demanda fundamental para a navegação colonial haver um sítio abrigado. No século XVI, uma área litorânea, com possibilidade de atracação e que não sofria grandes intempéries da natureza, era a garantia de um bom embarque e desembarque de mercadorias. O litoral do Rio de Janeiro se adequava a este fim por ser extremamente recortado, com grande número de pequenas baías, enseadas e ilhas próximas, protegidos de ventos fortes e das grandes vagas marítimas.

A vasta Baía de Guanabara tem sua entrada aberta por 1825 metros ladeados de dois morros rochosos e fortificados. Ao todo, seus 131 quilômetros de costa formam 412 quilômetros quadrados de área para ancoragem.⁴⁰⁴ Além das calmas águas da Baía, ela é formada por várias ilhas, são elas: Lage, Villegagnon, Mocanguê Grande e Pequeno, Paquetá, Sapucaia, Saravatá, Caqueirada, Poembeba, Governador, Enxadas, Flores, Anhangá Itá, da água, Gatos, Ratos, Jeribatuba, Ferreiros, Pinheiro, Palma. Em sua hinterlandia desaguam 18 rios. Desde o litoral até o canal, o fundo é de lodo, mas no canal é arenoso e fornece mais de vinte metros de profundidade. Os temporais não são muito fortes e frequentes, apenas em abril caem chuvas torrenciais.⁴⁰⁵

Segundo um estudioso do oitocentos:

Sua posição geographica felicissima aponta-a como forçosa escala e obrigada paragem de descanso e refrigério a toda navegação e commercio, entre a Europa e o Pacifico, entre o Norte e o Sul do continente americano. E essa mesma posição afortunada; a vastidão, segurança e fundo de seu ancoradouro; a formidável

⁴⁰⁴ Idem.

⁴⁰⁵ DE LOS RIOS, Adolfo Morales. O Rio de Janeiro imperial. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1946.

defensiva de que é susceptível; o enorme movimento que nela se opera, quer por navios de alto porte e longo curso (entre os quaes paquetes para todas as cidades importantes), quer por vasos menores de navegação costeira, quer ainda por pequenos vapores e barcos que circulam a todo o momento para o litoral; a imensa riqueza dos artigos transportados por esses milhares de navios nacionais e estrangeiros.⁴⁰⁶

A vertente marítima central, parte da costa ocupada pelo núcleo original da cidade, tem águas pouco mais agitadas e ventos mais fortes. Entretanto,

[...] ao norte da ilha das cobras o mar é muito manso, as marés muito pequenas, mas havendo falta de ventilação e o calor sendo muito forte, a marinhagem dos navios sofrem ali os efeitos da febre amarela em maior escala do que nos ancoradouros ao sul da ilha, como em frente a alfandega e no ancoradouro dos navios de guerra.⁴⁰⁷

Devido às suas características, o Recôncavo Guanabará tornou-se também centro de produção e distribuição de mercadorias, especialmente escravos, para os “sertões de dentro”. A expansão da mineração e do comércio de escravos, ao longo do século XVIII, transformou o Rio de Janeiro no porto fundamental da Colônia, com área de abastecimento e de provisões para as viagens de longo curso (alimentos, água, etc.) e de carregamento do retorno de frete (açúcar, café, ouro e pedras preciosas, por exemplo). Mais ainda, a historiografia constata, mesmo que de forma controversa, o desenvolvimento de um grupo de negociantes que se enriquecia no controle dessas atividades.⁴⁰⁸

Contudo, a principal razão para sua expressão, enquanto espaço urbano, se deu com a chegada da Corte Portuguesa em 1808, devido às conturbações de uma Europa afetada pelas invasões napoleônicas. O impacto da chegada de cerca de quinze mil pessoas se fez sentir numa cidade de tamanho limitadíssimo, mais importante é o que ressalta Benchimol: “O início do século XIX inaugurou uma nova etapa na formação da cidade do Rio de Janeiro, com a superação de seu estatuto colonial e a conseqüente redefinição de seu papel e funções.”⁴⁰⁹

Logo em 1808, a *Abertura dos Portos às Nações Amigas*⁴¹⁰ cumpriu passo fundamental na inserção brasileira no circuito de trocas com o resto do mundo e o principal porto afetado por essa decisão do Príncipe Regente foi o do Rio de Janeiro. Um mundo, diga-

⁴⁰⁶ SOUZA, Augusto Fausto de. *A Baía do Rio de Janeiro: sua História e Descrição de suas Riquezas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1882.

⁴⁰⁷ BORJA CASTRO, Agostinho Victor de. *Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfandega*. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877, p. 18.

⁴⁰⁸ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *OS SIMPLES COMISSÁRIOS: Negociantes e Política no Império*. Niterói: EdUFF, 2014; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

⁴⁰⁹ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A renovação urbana do Rio de Janeiro no início do século XX*. Jaime Larry Benchimol. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990, p. 22.

⁴¹⁰ BRASIL. *Coleção das Leis do Brasil. Decreto de 28/01/1808*. Rio de Janeiro, 1808.

se de passagem, que passava a sentir os primeiros impactos do desenvolvimento do capitalismo na Europa. Esse mundo não passava incólume pela Revolução Industrial e, também, testemunhou o início da formação de um Império que saberia lidar com a conjuntura atlântica e se aproveitar dos acontecimentos para o seu desenvolvimento econômico: a Inglaterra.

A chegada da Corte Portuguesa, em 1808, trouxe várias modificações à cidade. Contudo, não alterou, ao contrário, amplificou o seu caráter mercantil e, enquanto o governo joanino se exercia desde o Brasil, funcionou como sede do Império Colonial Português. Com a Independência, em 1822, se torna sede do Império do Brasil e, como tal, sede do controle político-administrativo do país, com destaque para o controle alfandegário.

Por tais razões, uma das primeiras características do Rio de Janeiro era a de sua centralidade jurídico-política e, mais importante naquele momento, da movimentação de importação e exportação. O seu porto tornara-se, ao longo do tempo, o maior porto brasileiro e um dos maiores da América Latina. Soma-se a isso, o fato da escravidão brasileira somente ter sido abolida em 1888.

Portanto, era uma sociedade escravista, com uma lógica escravista e que foi se inserindo no mundo onde o capitalismo tendia a dominar. De outro modo, o perfil das exportações brasileiras era de produtos primários estruturados no complexo agroexportador. O seu maior produto de exportação, desde a década de 1830, era o café que, assim como a produção açucareira e as demais, seguia a lógica escravista.

O porto do Rio de Janeiro era o maior porto importador de escravos do mundo no século XIX. A cidade era a que apresentava, proporcional e absolutamente, o maior contingente de negros escravizados do mundo, embora a quantidade de ex-escravos também fosse crescente. Também devemos registrar que, especialmente na segunda metade do oitocentos, o Rio recebeu o maior contingente de imigrantes, particularmente portugueses, do país. Esse é um dos dilemas para o entendimento da sociedade brasileira do final do século passado: uma sociedade escravista que se inseria numa economia capitalista na sua fase imperialista.

O primeiro setor a saturar, nesse processo de crescimento e complexificação, foi o porto do Rio de Janeiro, em especial a sua Alfândega. A chegada de embarcações de todo o

mundo, especialmente da Inglaterra⁴¹¹, fez com que os sobrados que serviam de armazéns da Alfândega logo esgotassem a sua capacidade. Segundo Levy:

Para o Rio de Janeiro, mais do que para qualquer outra cidade, as alterações ocorridas com a transferência da Corte foram significativas. À sua função portuária foi acrescida uma complicada máquina administrativa orientada no sentido de dar emprego a uma nobreza burocratizada que chegara com a família real.⁴¹²

Os novos moradores da cidade eram ávidos por produtos industrializados, por conta disso, os negociantes estrangeiros muito rapidamente perceberam, no Rio de Janeiro, um mercado consumidor importante, conjugado com vital centro exportador dos produtos do interior brasileiro.

Após Abertura dos Portos Às Nações Amigas, em 1808⁴¹³, o principal sítio que funcionava como porto, o atracadouro em frente ao Paço Imperial na atual Praça XV de Novembro, ficou saturado frente à nova movimentação de embarcações, mercadorias e pessoas. Ao mesmo tempo, a expansão de vários trapiches e atracadouros em toda a baía dificultava o controle por parte das autoridades, em especial o trabalho de alfandegagem.

Desta forma:

Obras se tornavam necessárias no Rio de Janeiro, sede da Corte e centro comercial, para a construção de porto capaz de atender aos novos reclamos. Para isso, o príncipe regente D. João mandou demarcar terrenos nas praias da Gamboa e Saco dos Alferes para a construção e armazéns de trapiches.⁴¹⁴

Como já tivemos oportunidade de ver, essas unidades deveriam ser construídas por quem tivesse, em menor tempo, os recursos para tal e, no decorrer do século, puderam ser alfandegadas, com a permissão para operar exportação e importação.

A área definida pelo Príncipe Regente compreendia as freguesias de Santa Rita e Santana, sendo posteriormente estendida a São Cristóvão – atuais bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju e São Cristóvão –, que até então se destacavam, principalmente a primeira, como área do tráfico e alojamento de escravos. Em pouco tempo a região foi ocupada pelas “mais importantes casas comerciais, muitos trapiches e estaleiros”⁴¹⁵, relacionados direta ou indiretamente à atividade portuária, formando assim, uma *Comunidade Econômica Portuária*.⁴¹⁶

⁴¹¹ Sobre a movimentação de embarcações estrangeiras no Rio de Janeiro, ainda na colônia e após, ver: ARRUDA, José Jobson. Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros 1800-1808. Bauru: EDUSC, 2008.

⁴¹² LEVY, Maria Bárbara. História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977, p. 39.

⁴¹³ BRASIL. Coleção das Leis do Brasil. Decreto de 28/01/1808. Rio de Janeiro, 1808.

⁴¹⁴ HONORATO, Cezar. O Polvo e o Porto. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 72.

⁴¹⁵ LOBO, Eulália. História do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 237.

⁴¹⁶ MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar. A economia da região portuária do Rio de Janeiro. In: International Scientific Meeting - The Governance of the Atlantic Ports: Economic Dynamics, 2014, Lisboa: porto de Lisboa.

Nesse sentido, a evolução urbana do Rio de Janeiro foi afetada, e, durante o transcorrer do século XIX, a maior parte do embarque e desembarque de mercadorias passou a ser feita nessa região e não mais na central, tendo assim um porto contíguo ao centro (**Anexos 32 e 33**).⁴¹⁷ Ainda assim, durante todo o nosso recorte, a região central continuou sediando a Alfândega, recebendo o desembarque de pescado, alguns produtos de abastecimento (como os hortifrutigranjeiros) e de passageiros no Cais Pharoux, até a construção do Cais da Imperatriz, em meados do século.

Foi por conta desse estado de coisas que o porto do Rio de Janeiro se espalhou pela orla ao Norte⁴¹⁸, mais para o fundo da “garganta” da Baía de Guanabara. Nas freguesias de Santa Rita e Santana, a ocupação urbana já existia e com uma característica marcante da sociedade brasileira da época, que se cristalizava naquelas terras litorâneas há pelo menos meio século: “o marquês do Lavradio, vice-rei do Brasil, relegou o comércio de homens a uma área afastada da zona urbanizada, num pequeno vale espremido entre o morro da Conceição e o do Livramento, a rua do Valongo.”⁴¹⁹

A escravidão marcou a região em todos os termos: muitos dos barracões, onde eram recebidos os escravos, foram adaptados para serem novas e limitadas infraestruturas portuárias. As habitações mais pobres e precárias da cidade estavam lá, e recebiam os escravos que acabavam de chegar da África. Tudo o que o governo monárquico ou a administração municipal consideravam como estorvo se dirigia para aquelas freguesias ou lá encontrava solução.

O trabalho, no porto do Rio de Janeiro, se consolidou ao longo do século XIX, acentuando sua formação segmentada e estratificada na segunda metade deste. Três características podem dar conta de defini-lo: era essencialmente escravo no primeiro momento e, aos poucos, se tornou escravo/liberto e imigrante; era feito pelos cativos dos armadores e pelos escravos de ganho ou alugados e, lentamente, se tornou livre e, majoritariamente, avulso; sempre foi, marcadamente, precarizado, insalubre, arriscado, duro, barato, pobre e, literal e figurativamente, à margem.

Partimos do princípio de que os primeiros estivadores eram escravos, portanto negros. Como demonstra Luiz Carlos Soares:

No carregamento e descarregamento dos navios no porto, na Alfândega e nos diversos trapiches da zona portuária da cidade, onde eram armazenadas as mercadorias, todo o trabalho era também realizado pelas mãos dos cativos e

⁴¹⁷ ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

⁴¹⁸ BRASIL. *Coleção das Leis do Brasil*. Decreto de 21/01/1809. Imprensa Régia: Rio de Janeiro, 1809.

⁴¹⁹ ENDERS, Armelle. *História do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gryphus, 2002, p. 148.

raramente se empregava qualquer espécie de máquina ou veículo. Entre os escravos estivadores, existiam muitos deles que viviam sob o regime de ganho [...] ⁴²⁰

A análise do autor nos importa para estabelecer o seguinte: antes mesmo da divisão social do trabalho nos portos, os escravos já trabalhavam no carregamento e descarregamento dos navios no porto, pois eles também eram os marítimos. Assim como, pelo menos durante boa parte do século XIX, também eram os carregadores urbanos:

Dentro da cidade, os escravos de ganho também eram muito utilizados no transporte de mercadorias. Os comerciantes que não tinham os seus próprios escravos para realizar entre transporte eram obrigados a recorrer aos escravos de ganho que se amontoavam pelas esquinas, praças e até mesmo nas praias à espera de trabalho. [...] na rua da Alfandega muitos escravos de ganho descarregando mercadorias nas portas dos armazéns. ⁴²¹

Entretanto, essa composição étnico-social, a partir da segunda metade do século XIX, sofreu expressiva mudança com a imigração europeia pobre para o Brasil. Segundo Lobo, “um setor que os portugueses também tinham certa importância era o portuário.” ⁴²²

Outro fator que tornaria ainda mais complexa essa composição sociocultural foi o processo conhecido como “Diáspora Baiana”, na segunda metade do século XIX, com a prolongada crise do açúcar no Nordeste e melhores condições para a conquista da alforria, a cidade-capital foi destino de

[...] uma pequena diáspora baiana na capital do país, gente que terminaria por se identificar com a nova cidade onde nascem seus descendentes, e que, naqueles tempos de transição, desempenharia notável papel na reorganização do Rio de Janeiro popular, subalterno, em volta do cais e nas velhas casas no Centro. ⁴²³

Para corresponder ao crescimento da economia brasileira, ao longo do século XIX, os portos também deveriam crescer. Posto que se expandiram dentro dos paradigmas infraestruturais e de processo produtivo pré-capitalistas, devemos compreender a nova região portuária do Rio de Janeiro. A área da qual estamos tratando, se estende desde o morro de São Bento (55 metros) até a ponta do Caju. Além do São Bento, um conjunto de morros pontua a topografia da área, são eles: o da Conceição (50 metros), marcado pela ocupação portuguesa ao longo do século XIX; o do Livramento (117 metros), que fazia parte da antiga chácara do Livramento, de propriedade do senador Bento Barroso Pereira; o da Providência (117 metros), conhecido por ser o primeiro morro com ocupação “favelizada” no final do século; o do Pinto (68 metros), situado em terrenos pertencentes ao Barão de Mauá; o de São Diogo (57 metros), que tinha aos seus pés de um lado o manguezal e de outro a orla; o da Saúde (50 metros) e o

⁴²⁰ SOARES, Luiz Carlos. O Povo de Cam na Capital do Brasil: a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro do Século XIX. Rio de Janeiro: Faperj/7Letras. 2007, p. 129.

⁴²¹ Ibidem, p. 130.

⁴²² LOBO, Eulalia Maria Lahmeyer. Portugueses en Brasil en el Siglo XX. Madrid:Editorial Mapfre, 1994, p. 40.

⁴²³ MOURA, Roberto. Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FUNARTE, 1983, p. 60.

da Gamboa (10 metros), que ficavam junto à orla e foram desmontados para construção do cais do porto moderno no começo do século XX.

Na maior parte do nosso período estudado, os desafios para chegar, por terra, à nova região portuária eram imperiosos. Segundo um negociante inglês da época, para ter acesso ao saco dos Alferes era necessário superar os pântanos que existiam por trás da cidade, mesmo que “já em 1808, o perímetro do pântano havia sido bastante circunscrito, o que não impedia que a água fosse tão extensa e funda que me surpreendi com o fato de uma chalupa ancorar no local em que hoje se encontram a ponte de Mata-Cavalos e vários armazéns.”⁴²⁴.

Após uma série de intervenções urbanas, os mangues já não serviam como caminho fluvial das freguesias centrais até Santa Rita e Santana, porém os acessos criados por terra (não totalmente dessecados) eram ainda mais inconvenientes e demorados que as viagens em pequenas embarcações pela orla. Dessa forma, necessitamos saber como se desenhava o litoral da região:

O litoral, bastante recortado, caracterizava-se por uma sucessão de enseadas, destacando-se os sacos do Valongo, da Gamboa e do Alferes. No final desse trecho da orla marítima, o mar penetrava profundamente no continente, formando o saco de São Diogo, com a praia formosa, dominado por manguezais que se estendiam até o atual campo de Santana. Próximas a costa, na altura da inflexão do Saco do Alferes para a praia Formosa, encontravam-se as ilhas das Moças (ou dos Cães) e dos Melões (ou João Damasceno).⁴²⁵

Além do descrito pelo autor, também temos de citar a Ponta da Chichorra (que dividia os sacos do Valongo e da Gamboa), da ponta do Caju, além da Prainha e das praias de São Cristóvão e das Palmeiras.

Em realidade, os caminhos, por terra, só passaram a ter maior viabilidade com a ampliação e alargamento da rua do Valongo⁴²⁶ (entre o morro da Conceição e o morro da Providência), na década de 1840, e a construção da rua da América (entre o morro da Providência e o morro do pinto), na década de 1860.

Maurício Abreu deixa claro o recorte socioespacial que está intimamente ligado à história da região:

As demais classes, por outro lado, com reduzido ou nenhum poder de mobilidade, e não podendo ocupar os terrenos situados a oeste da cidade devido à existência das áreas de mangue do Saco de São Diogo (Cidade Nova), adensavam cada vez mais as

⁴²⁴ LUCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818. Londres: Samuel Leigh, 1820, pp. 171-172.

⁴²⁵ LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. 1. ed. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural/Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991. p. 17.

⁴²⁶ Que em 1843 viria a se tornar rua da Imperatriz.

outras freguesias urbanas, especialmente as de Santa Rita e Santana, dando origem aos atuais bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa.⁴²⁷

Esse processo se intensificou mesmo após a virada do século, com o fim do mercado de escravos no Valongo, em 1843, e o fim do tráfico negreiro, em 1850.

As três freguesias que compreendem esta nova região portuária do Rio de Janeiro são: Santa Rita, criada em 1721; Santana, que fora desmembrada de Santa Rita em 1814; e São Cristóvão, que fora criada em 1856 sendo desmembrada do Engenho Velho.

Santa Rita foi a mais povoada freguesia da cidade, na maior parte de nosso recorte temporal, correspondendo hoje ao bairro da Saúde, fazia fronteira com Candelária, Sacramento e Santana. Segundo Lobo:

A paróquia de Santa Rita possuía as mais importantes casas comerciais de café, muitos trapiches, estaleiros, além de oficinas artesanais e manufatureiras. Nela estava situada a Praça do Mercado da Harmonia, construída em 1855. Nesta paróquia situava-se oito edifícios públicos, 2.595 edifícios particulares, sete igrejas, duas prisões, seis quartéis, um hospital e 4.351 fogos em 1870.⁴²⁸

A freguesia de Santana foi a mais populosa da cidade, na maior parte do século XIX, correspondendo hoje à Gamboa e Santo Cristo; também englobava a área conhecida como Cidade Nova e tinha fronteira com Santa Rita, Sacramento, Santo Antônio, Espírito Santo e Engenho Velho. Segundo Eulália Lobo:

A paróquia de Santana concentrava as atividades manufatureiras e artesanais da cidade, além de possuir um ativo comércio varejista. A população, na maioria de rendas baixas, se aglomerava em cortiços. Uma série de órgãos públicos tinham sua sede nesta paróquia: Ministério da Guerra, Casa da Moeda, Inspeção de Obras Públicas, Quartel Central do Corpo de Bombeiros, o Senado Federal e a Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil. Situavam-se, também, 15 edifícios públicos, 3.339 edifícios particulares, uma igreja, uma prisão, quatro quartéis, dois hospitais e casas de saúde, e 5461 fogos em 1870.⁴²⁹

A imperial freguesia de São Cristóvão abrigava, na Quinta da Boa Vista, o palácio da família imperial; também nela estava situada a Santa Casa de Misericórdia e três dos maiores cemitérios da cidade: o da Ordem Terceira do Carmo, da Ordem Terceira da Penitência e de São Francisco Xavier. Hoje, essa freguesia corresponde aos bairros de São Cristóvão e Caju, no século XIX fazia fronteira com Santana, Engenho Velho e Engenho Novo. Até a década de 1870, a paróquia “era animada por um comércio local e se caracterizava por ser essencialmente residencial.”⁴³⁰

⁴²⁷ ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000, p.37.

⁴²⁸ LOBO, Eulália. *Historia do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978, p. 239.

⁴²⁹ LOBO, Eulália. *Op. Cit.*, p. 237.

⁴³⁰ *Ibidem*, p. 246.

A Orla da Saúde já era habitada por pescadores livres e escravos, com a expansão do porto naquela direção, muitas das habitações mais próximas da praia foram se deslocando para o interior da freguesia de Santa Rita (nas partes mais úmidas da região, próximas ao mangue). Em pouco tempo, toda a rua da Saúde passou a ser ocupada pelas precárias infraestruturas portuárias que se adaptavam à crescente demanda comercial, se distribuindo a partir da Prainha, no sopé do Morro de São Bento. Segundo Lamarão: “[...] nossa área de estudo viveu nesse período um processo incontestado de “portuarização”, atestado não apenas pelo número crescente de trapiches, mas também por abrigar em seu espaço instalações portuárias modernas, que dispunham de recursos técnicos mais avançados.”⁴³¹

Esse processo de constituição de uma operação portuária alargada no Rio de Janeiro ficou marcado pelas características básicas que identificamos em todos os portos do Brasil. O complexo portuário da Corte era mal articulado, mal integrado, sem segurança, irregular, desuniforme nos procedimentos e constituição material, além de contar com precárias condições do controle produtivo e de fiscalização aduaneira. Como define Alfredo Lisboa:

Em princípios do século andantes os serviços de expedição de mercadorias para o exterior, e para os Estados por via marítima, e do recebimento das providas de fora, por mar, eram efetuados geralmente por meio de saveiros, que atracavam a pontes, quase todas construídas de madeiras, a piers ou a cais de pequeno calado d’água; apenas a algumas dessas construções acostavam vapores de pequena cabotagem.⁴³²

Sobre a principal unidade produtiva deste complexo, os trapiches, assim Adolfo Morales De Los Rios definia a sua constituição física: “Outros cais eram de madeira, ou seja, sobre estacaria. A denominação que, por isso, conviria lhes fosse dada seria a de molhes. Normais à terra firme, tinham bastante extensão.”⁴³³

O café produzido nas fazendas dos grandes proprietários rurais, na província do Rio de Janeiro, foi a maior razão para a expansão desenfreada do porto no Município Neutro. Esse crescimento econômico possibilitou a criação de fortunas urbanas e mercantis⁴³⁴ ligadas justamente ao transporte, guarda, intermediação, seguro e negociação das sacas trazidas dos cafezais, essas atividades se reproduziram ao extremo durante todo o século. Esse crescimento está expresso no **Gráfico 38**.

É exatamente no Rio de Janeiro, durante o século XIX, que o complexo agro-exportador se consumava. A Corte centralizava política, social e economicamente a vida do país, por conta das toneladas de “ouro do vale”, passadas pelo seu porto, que as rendas

⁴³¹ LAMARÃO, Sergio. Op. Cit., p. 82.

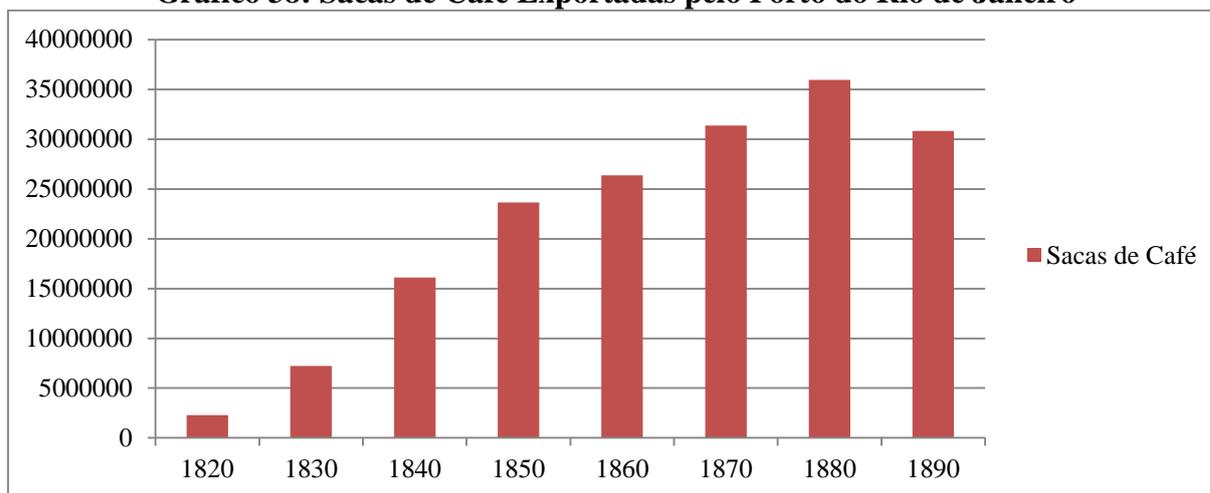
⁴³² LISBOA, Alfredo. Op. Cit., p. 633.

⁴³³ DE LOS RIOS, Adolfo Morales. Op. Cit., p. 127.

⁴³⁴ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. OS SIMPLES COMISSÁRIOS: Negociantes e Política no Império. Niterói: EdUFF, 2014; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

nacionais cresciam e retornavam ao Estado em forma de impostos alfandegários. O Rio de Janeiro se constituiu como cidade macrocéfala; aqui havia os principais bancos, o mais expressivo do setor de transformação e os mais modernos serviços urbanos, tais como saneamento, fornecimento de água, gás, transportes, correios, telégrafos, etc. organizados por empresas privadas.

Gráfico 38: Sacas de Café Exportadas pelo Porto do Rio de Janeiro



Fonte (décadas): TAUNAY, Afonso. História do Café no Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939-1943.

Ao longo do século XIX, a cidade do Rio se mostrou como a face mais evidente das contradições de uma formação social em transição como a brasileira. Aqui, a inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho estava escancarada; também aqui, a tendência modernizadora do império atuou de forma mais profunda. Como bem define Eulália Lobo:

Pelo Rio de Janeiro escoava a riqueza dos cafezais do planalto, concentrando assim o movimento comercial desta atividade que se estendia pelas terras fluminenses, Zona da Marta, Espírito Santo e nordeste paulista. As estradas de ferro, que foram abertas para servir a região, reforçaram a liderança da cidade como canalizadora das exportações de café sem concorrência substancial até 1890. O Rio de Janeiro era também centro redistribuidor de escravos, abastecedor das fazendas, importador de produtos manufaturados e ponto de convergência do comércio de cabotagem. Essa hipertrofia comercial será capaz de fundamentar todas as nuances da vida urbana no decorrer do século XIX.⁴³⁵

Até a década de 1850, as sacas de café atravessavam toda a província em tropas de mula. Com as ferrovias, a produção era descarregada no Campo de Santana⁴³⁶ e levada por carroceiros ou carregadores até os armazéns onde ficavam à espera do responsável ou de um pedido, via de regra, trazido por um consignatário ou comissário. O contrário também acontecia, os manufaturados europeus também acumulavam-se nos armazéns e depósitos. Apesar dessa limitação:

⁴³⁵ LOBO, Eulália. História do Rio de Janeiro... Op. Cit., p. 155.

⁴³⁶ Não raro ficava por lá ao relento durante dias, exatamente por isso que Câmara Municipal mandou instalar alto gradeamento em 1873.

A importância do seu porto e da Estrada de Ferro Central do Brasil potencializava o mercado muito acima da população da cidade, pois as mercadorias eram distribuídas através de cabotagem por companhias que trafegavam até Manaus, atendendo às cidades litorâneas do Norte e Nordeste, e ao Sul até Buenos Aires. Para o interior, os trilhos das estradas de ferro asseguravam o fornecimento de amplas regiões de Minas e São Paulo. A posição que o Rio de Janeiro gradativamente perdia como exportador de café, ganhava como centro distribuidor de artigos importados e de sua própria produção. As fábricas fluminenses e cariocas vendiam seus tecidos nas mais diversas regiões do país.⁴³⁷

Nem sempre esses armazéns eram os da alfândega, a situação da infraestrutura aduaneira no Rio era um pouco melhor que no resto do país, mas o volume de cargas com o qual ela trabalhava deteriorava rapidamente as frágeis e adaptadas infraestruturas aduaneiras na Corte. Segundo um relatório do Ministério da Fazenda, ainda na década de 1840:

Pelo que toca à Alfandega do Rio de Janeiro fez-se no ano financeiro próximo passado a reedificação do teto e da abóboda da sala de abertura, que estavam arruinados; concertaram-se vários armazéns e coxias; fez-se um armazém provisório; deu-se começo à construção de um trilho de ferro para facilitar o transporte dos volumes que saem da alfandega; e a edificação de um grande armazém na estiva.

Ao engenheiro João Plácido Baldy, empregado da Fábrica da Ponta d'Areia, incumbi de examinar e apresentar-me o plano e orçamento das obras, que convém fazer para evitar os aterros, que se vão formando junto às pontes da Alfandega, e que por fim as inutilizarão.⁴³⁸

Por esse excerto do relatório pode-se depreender que, além dos graves problemas internos que tinha a Alfândega, as obras e recursos mobilizados o solucionavam apenas de forma provisória e improvisada. O que era agravado pela situação da região acostável, com seus aterros que impediam de aproximar até as pequenas embarcações, mas também com a questão do lodo que se acumulava na costa e tornava perecível qualquer construção que se fizesse na época.

Embora estivesse próxima do centro comercial, no coração da cidade, ao lado do Paço Imperial, e dos principais prédios públicos, bancos, correios, etc., a Alfandega da Corte só poderia aumentar sua capacidade de armazenagem “para cima”. Isso se devia exatamente pelo alto preço que se imporia ao tesouro para desapropriar os prédios ao seu redor, que sediavam os maiores interesses na Corte. Segundo bem descreve Lamarão:

Por sua vez, a vertente marítima central, se por um lado, era contígua ao centro comercial-financeiro, particularmente à Alfândega, contando com um número maior de vias para a circulação das mercadorias, em contrapartida possuía um ancoradouro raso e com bancos de areia (o que impedia a ancoragem de navios de grande calado), não oferecia condições de ampliação das instalações portuárias (a não ser através de complicadas e caras obras de engenharia) e implicavam desapropriações extremamente elevadas.⁴³⁹

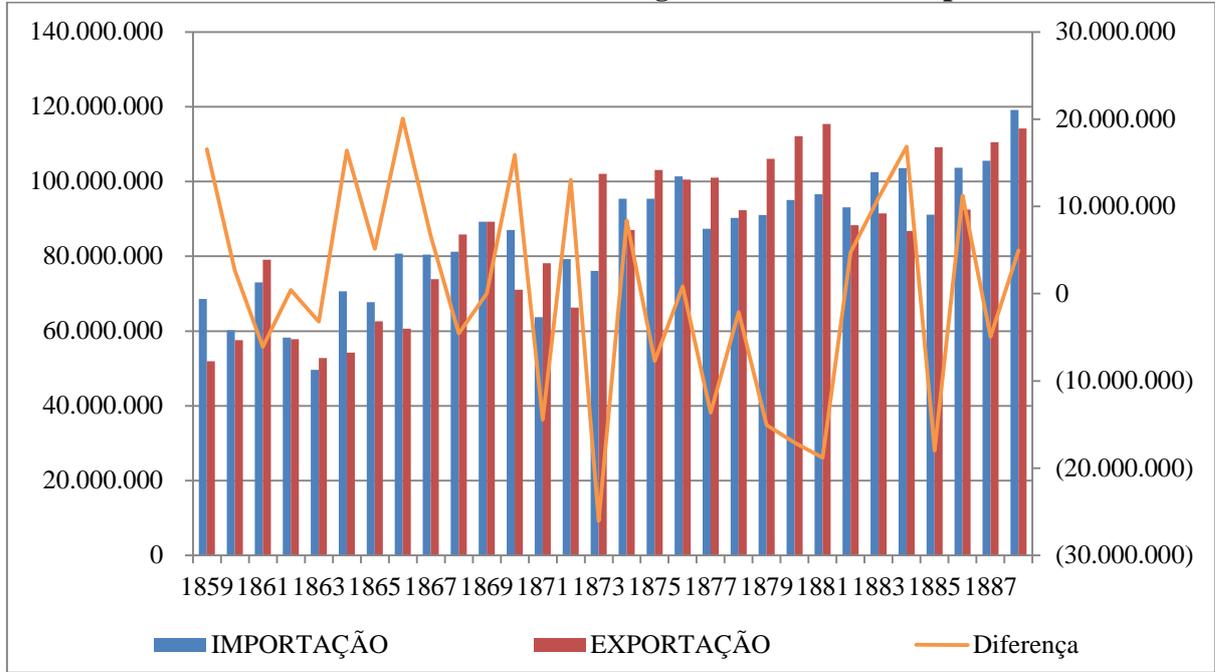
⁴³⁷ LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura, 1994, p. 96.

⁴³⁸ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1849, p. 31.

⁴³⁹ LAMARÃO, Sérgio. Op. Cit., pp. 81-82.

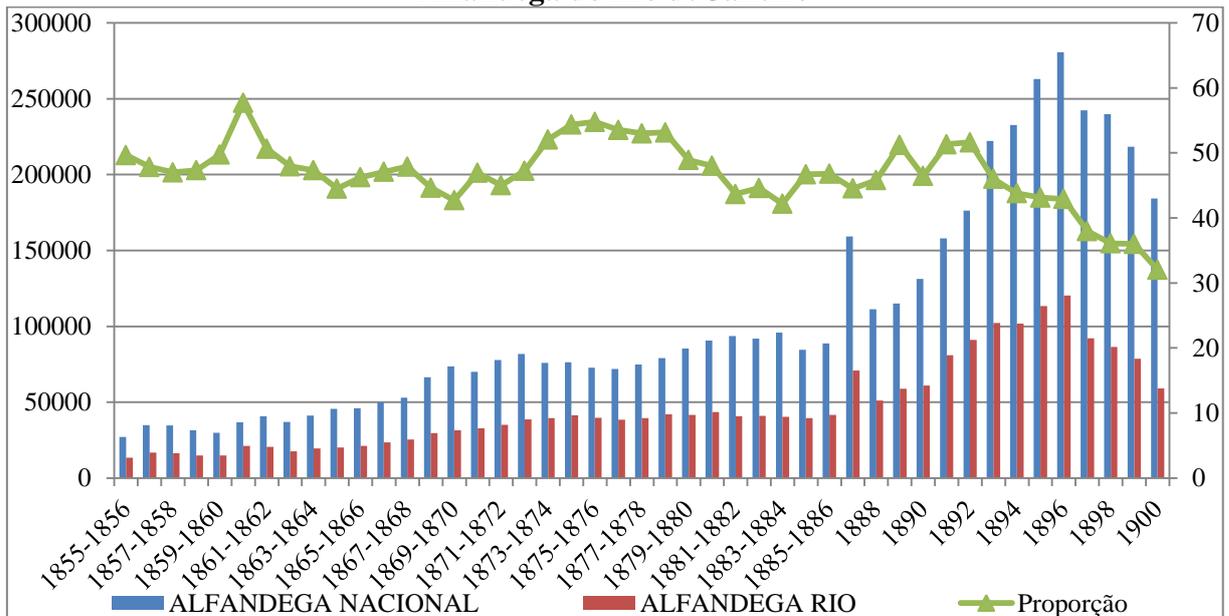
Essas questões infraestruturais internas à Alfândega, persistentes até o final do oitocentos, não impediram que o movimento de importação e exportação crescesse no Rio de Janeiro. São através dos trapiches alfandegados e dos próprios trapiches da Alfândega que se possibilitou o que se constata no **Gráfico 39**.

Gráfico 39: Movimento Alfandegário na Corte do Império



Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859-1888.

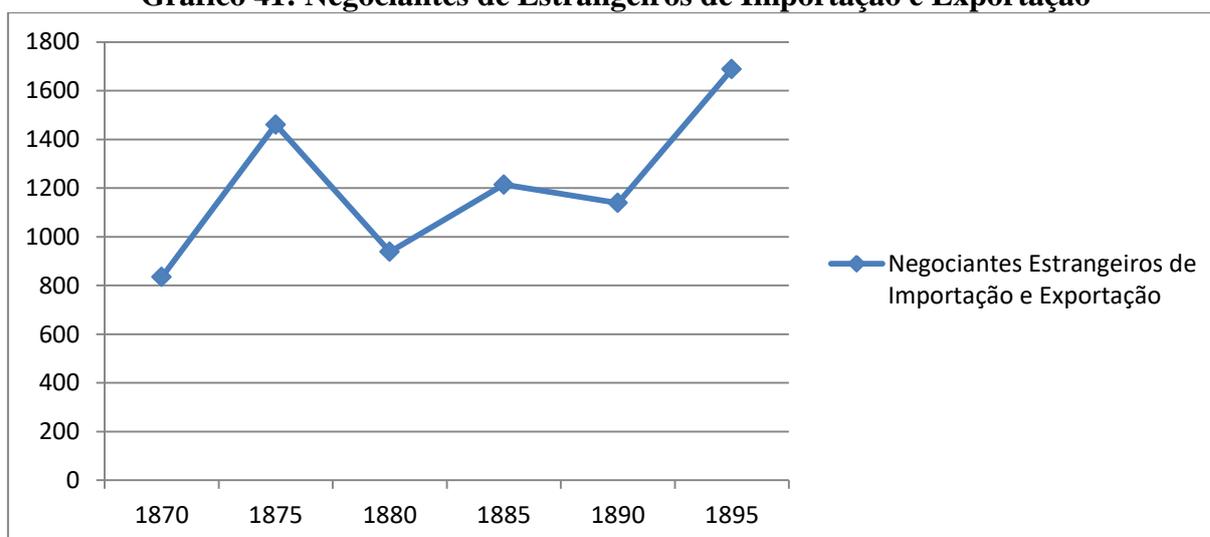
Gráfico 40: Arrecadação da Alfandega Nacional Comparada a Arrecadação da Alfandega do Rio de Janeiro



Fonte (em contos de réis): BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria do Serviço de Estatística. Finanças: Quadro Sinótico da Receita e Despesa do Brasil (período de 1822 a 1913). Rio de Janeiro: Tipografia do Ministério da Agricultura, 1914.

Mais fácil de explicar é a proporção da Alfândega do Rio de Janeiro frente à Alfândega Nacional. Considerando-se verdade que esta era a principal repartição tributária do Império e que compunha a maior parte de sua Receita Geral, o Rio de Janeiro era o principal porto tributário da nação. Por sua função redistribuidora das importações e por sua rica zona tributária ligada à corte pela navegação interior, de cabotagem, pelas tropas de mula e, depois, ferrovias, o Rio de Janeiro significou, durante muito tempo, cerca de metade das rendas alfandegárias nacionais.

Gráfico 41: Negociantes de Estrangeiros de Importação e Exportação



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1870-1895.

Não pode parecer uma mera coincidência o fato de tantos importadores e exportadores do mundo inteiro estarem estabelecidos no Rio de Janeiro. Eram esses negociantes estrangeiros os representantes de suas firmas na Inglaterra, na França, nos Estados, na Alemanha, ou eles mesmos os proprietários do capital que aqui se estabeleciam, não raro em pessoa ou através dos seus filhos. Os impressionantes números expressos no Almanaque Laemmert são coerentes com a monta do movimento alfandegário na Corte.

Com esse movimento, e apenas alargando o porto contíguo ao centro, de forma decisiva a partir da década de 1860, o senso comum ligado aos interesses envolvidos com a operação portuária, sejam eles públicos ou privados, passou a ressaltar as limitações e vicissitudes do porto do Rio de Janeiro. Para alguns, o que se podia fazer era acelerar esse alargamento; para outros, a reprodução da operação deveria partir de novas infraestruturas mais amplas, resistentes e ágeis, com novos materiais e outros processos de trabalho.

A tensão entre reprodução e melhoramentos se estabeleceu, nesse momento, nas três últimas décadas do século XIX. Mesmo que no curso da história não tenha dado conta de transformar por completo a operação portuária, é nesse momento que, no Rio de Janeiro, vão

se debater e tentar efetivar alguns melhoramentos portuários. Certamente que André Rebouças foi o principal ideólogo desse movimento, assim criticava o engenheiro:

Por essa regra se vê que o cais que possui atualmente o porto do Rio de Janeiro com a profundidade necessária para serem utilizadas pelo comércio tem uma extensão insignificante em relação ao que é estritamente necessária. A maior parte dos navios mercantis ficam ancorados à grande distância da terra e sua carga e descarga se faz por meio de saveiros e alvarengas.⁴⁴⁰

Neste trabalho, já tecemos persistentes crítica à Rebouças, mas no que concerne a essa avaliação, o engenheiro parece estar absolutamente correto. A contradição entre a navegação transatlântica a vapor e os portos tem, na década de 1860, seu primeiro ponto de inflexão.

Essa situação se confirma, quando percebemos a avaliação muito próxima feita pelos sempre rivais: André Rebouças e Agostinho de Borja Castro. As limitações da Alfândega foram reconhecidas pelos dois, nas palavras de Borja Castro:

Sem cais ou pontes para descargas, a Alfandega se achava desapercibida dos meios de evitarem-se avarias, demoras e outros tais prejuízos. O serviço das descargas, moroso e deficiente para as necessidade do comércio, sempre crescente da Capital do Império, tornava-se penoso aos próprios empregados. Os armazéns, sem as precisas acomodações e mal combinados, concorriam para a imperfeição e demora no serviço das capatazias, embora o seu pessoal fosse relativamente grande.⁴⁴¹

Além dos problemas que a falta de cais ou pontes aptas a acostarem as maiores embarcações a vapor suscitam, a situação das infraestruturas de guarda e armazenagem da Alfândega, assim como de todo porto do Rio, também apareciam como deploráveis para ambos os engenheiros.

Nas palavras de Rebouças:

[...] o comércio funciona aqui como se ela [a Alfandega] não existisse e continua a servir-se de armazéns, que são quase sempre os pavimentos térreos das casas de habitação, e que não tem portanto as condições necessárias para que o movimento das mercadorias possa ser fetio com a ordem, rapidez e economia que se admiram nas docas inglesas.⁴⁴²

No que concerne apenas a Rebouças, incomodava de forma flagrante ao engenheiro os custos e a forma como eram transportadas as mercadorias no trajeto da ferrovia até o ponto em que eram expedidas para fora: “O transporte dos produtos nacionais da estação do campo de Sant’Anna aos trapiches de embarque e desembarque, faz-se ainda custosa e morosamente em carroças com grave prejuízo de comerciantes e agricultores.”⁴⁴³

Pode parecer surpreende que André Rebouças não teça críticas contundentes aos trapiches e seu funcionamento. Essa omissão do engenheiro, possivelmente, se deu por duas questões: eram estes mesmos trapiches que garantiam o incremento da operação portuária na

⁴⁴⁰ REBOUÇAS, André. Companhia das docas de Dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa no porto do Rio de Janeiro: Publicação dos Documentos que Precederam e Motivaram sua Organização. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871, p. 4.

⁴⁴¹ BORJA CASTRO, Agostinho de. Op. Cit., p. 20.

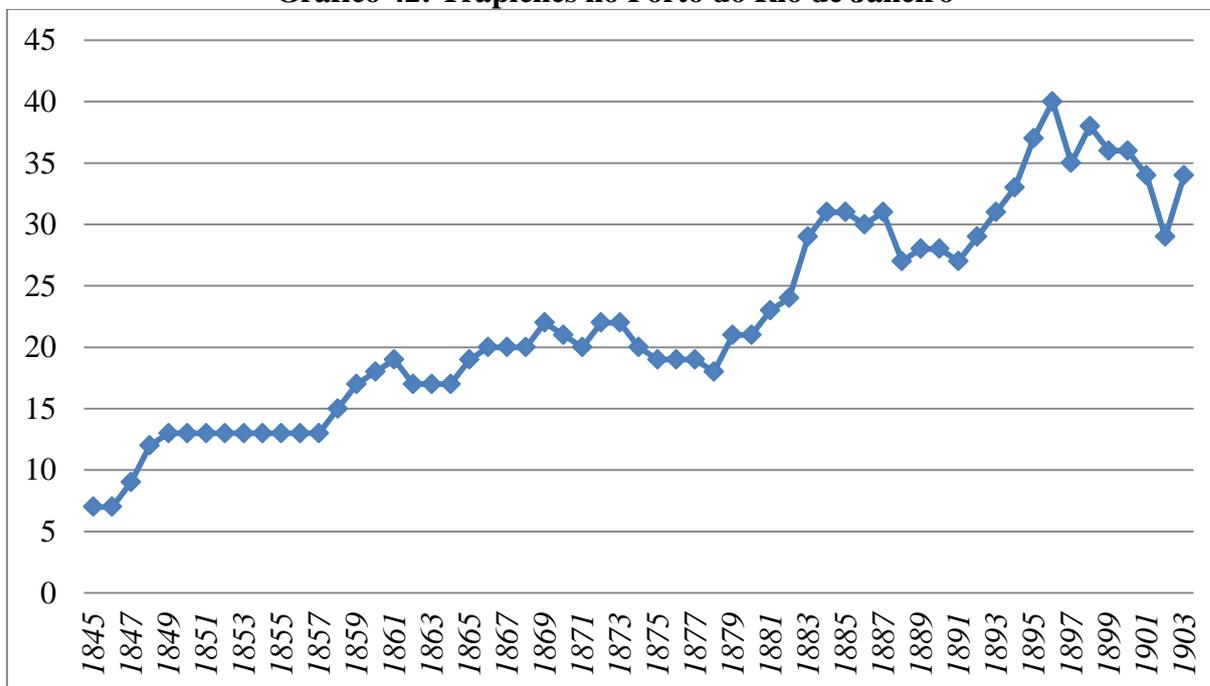
⁴⁴² REBOUÇAS, André. Companhia Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. Publicação dos Documentos que Precederam e Motivaram sua Organização. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1870, p. 32.

⁴⁴³ REBOUÇAS, André. Companhia das docas de Dom Pedro II... Op. Cit., p. 50.

Corte, como se pode ver no **Gráfico 42**, raras foram as ocasiões que o número de trapiches decresceu. Pelo contrário, no geral, os donos de trapiches resistiam muito bem às crises e incertezas políticas e econômicas. Por outro lado, boa parte desses possuidores de trapiches eram os ricos negociantes da praça do Rio de Janeiro, formando um contingente interessante de possíveis financiadores dos projetos que Rebouças passou a elucubrar quando escrevia os seus textos para os jornais. Portanto, a crítica se direcionava aos pequenos agentes que davam vida ao porto nos interstícios dos grandes interesses já lá estabelecidos.

Assim sendo, eram os trapiches o verdadeiro “veneno remédio” do porto do Rio de Janeiro. Limitados individualmente (**Anexo 35**), mas com grande poder de reprodução no conjunto (**Gráfico 42**), os trapiches reproduziam a lógica estabelecida e garantiam a viabilidade do crescimento no movimento portuário da Corte (**Anexo 23**). Ao passo que cresciam em número, mais se apertavam nos terrenos de marinha na orla. Apareciam como expressão da inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho, mas ao mesmo tempo manifestavam as permanências da sociedade escravista brasileira. Hegemonizavam a operação portuária pré-capitalista, exata e contraditoriamente, por que as tensões do capitalismo em mundialização demandavam maior atividade no porto da Corte.

Gráfico 42: Trapiches no Porto do Rio de Janeiro



Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1845-1903.

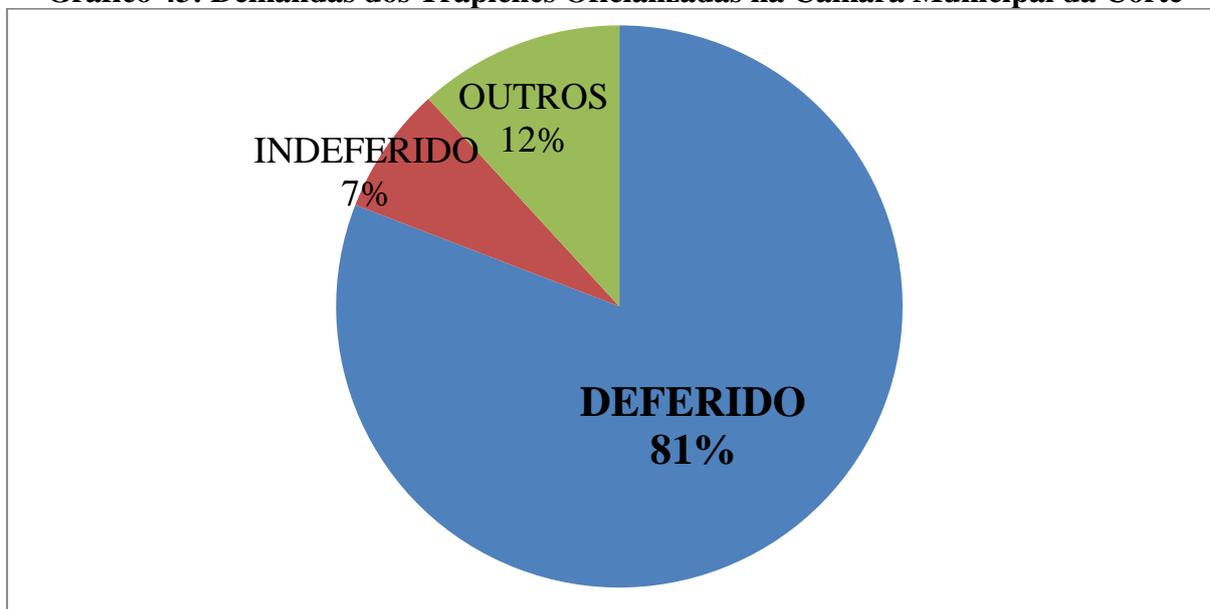
Podemos reconhecer que os trapiches eram os grandes garantidores do crescimento na movimentação portuária da Corte, também temos de apontar suas limitações e vicissitudes. O próprio arcabouço jurídico-político, que já abordamos, era, em grande parte, uma reação por

parte do Estado das importantes prerrogativas acumuladas pelos donos de trapiches. Suas fragilidades físicas, operacionais, funcionais, de segurança, controle e fiscalização espelhavam boa parte dos problemas reconhecidos por todas as fontes que abordam o porto do Rio de Janeiro durante o século XIX. Como nos demonstram Honorato e Ribeiro:

Assim, eram os trapiches privados que dominavam a cena portuária. Na segunda metade do século XIX eles continuaram a proliferar na Gamboa e na Saúde, constituindo-se no principal elemento articulador de movimentação das embarcações, já que era através deles que a grande diversidade de mercadorias, importadas ou produzidas internamente e destinadas à exportação como o café e o açúcar, eram descarregadas ou armazenadas. Por isso, representavam a principal fonte de arrecadação de impostos da fazenda nacional e eram o alvo das formulações do Estado para aumentar o controle, fiscalizar e regulamentar mais rigidamente suas operações visando agilizar o despacho e coibir o descaminho e a evasão das rendas.⁴⁴⁴

A grande questão é que podemos inferir que os interesses entorno dos trapiches eram extremamente poderosos. Já o comprovamos em parte em nossa primeira obra⁴⁴⁵, mas para este trabalho, trazemos um dado inédito e que confirma boa parte de nossas primeiras hipóteses. Os donos de trapiches tinham, na Câmara Municipal da Corte, instituição de poder local com maiores prerrogativas do Império, uma poderosa aliada (**Gráfico 43**). Entre 1842 e 1904, nada mais, nada menos, que 81% dos diversos pleitos dos trapicheiros foram deferidos!

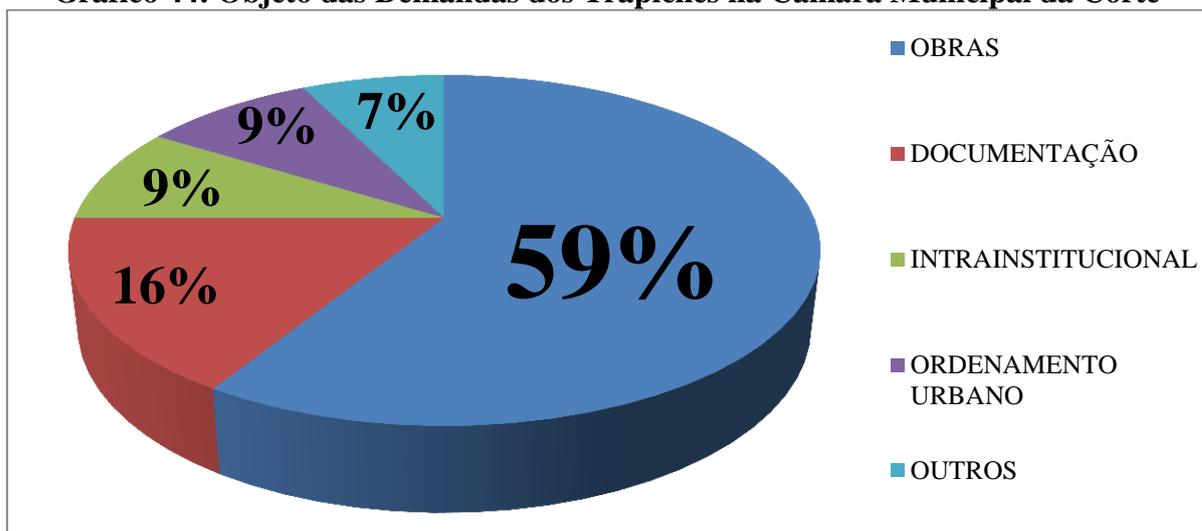
Gráfico 43: Demandas dos Trapiches Oficializadas na Câmara Municipal da Corte



Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Trapiches & Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Livros 50.3.15, 50.3.16, 50.3.17, 50.3.18, 50.3.19, 50.3.20. Rio de Janeiro, 1842-1904.

⁴⁴⁴ HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. A Administração Do Porto Do Rio De Janeiro: Dos Anos 1850 À Estatização De Vargas (1930-45). In: POLONIA, Amélia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (Org.). La Governanza de los Puertos Atlánticos, Siglos XIV-XXI. Políticas e Estructuras. 1ªed. Madrid: Casa De Velazquez/Uned, 2014, v. 1, p. 156.

⁴⁴⁵ MANTUANO, Thiago. O Trapiche e Suas Fronteiras... Op. Cit.

Gráfico 44: Objeto das Demandas dos Trapiches na Câmara Municipal da Corte

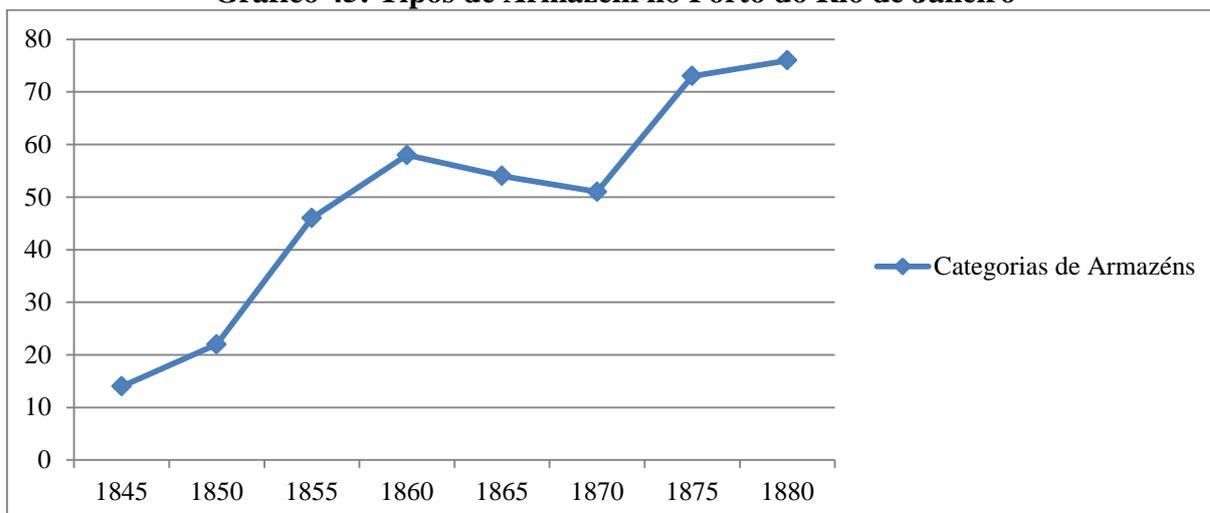
Fonte: RIO DE JANEIRO (cidade). Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Trapiches & Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Livros 50.3.15, 50.3.16, 50.3.17, 50.3.18, 50.3.19, 50.3.20. Rio de Janeiro, 1842-1904.

Os dados se tornam ainda mais conclusivos quando quantificamos e classificamos o objeto dos referidos pleitos dos trapicheiros (**Gráfico 44**). Segundo a documentação coligida na Câmara Municipal, 51% desses documentos enviados pelos donos de trapiches diziam respeito à construção, reconstrução, reforma, prolongamento, prorrogação, embargo e aruamento, em suma: obras! Todas essas intervenções eram feitas no sentido de dotar os trapiches de maiores comodidades, capacidade e rapidez no seu processo produtivo. O que parece incrível é que, em realidade, muito óbvio, os trapicheiros também promoveram o seu “programa de melhoramentos”.

Apesar da, já muito debatida, importância dos trapiches para a operação portuária do Rio de Janeiro no oitocentos, o porto não se resumia a eles. Segundo Maria Cecília Vellasco e Cruz: “[...] o porto do Rio de Janeiro era um sistema complexo, desintegrado física e funcionalmente, formado por unidades estatais e privadas, de uso público ou privativo, e que mantinham com a Alfândega relações de diferentes intensidades a depender da natureza e função de cada uma delas.”⁴⁴⁶

Como prova disso, seríamos o número de tipos de armazéns no Almanaque Laemmert. Não que no Rio de Janeiro houvesse apenas algumas dezenas de armazéns, mas no almanaque eles estavam subdivididos por sua especialidade, e a quantificação dessas categorias nos parece valiosa. Os maiores e mais numerosos, sem dúvidas, eram os de Secos e Molhados, mas também era expressivo o número e tamanho dos armazéns de Café e Ensaque. De toda forma, o crescimento incontestável da variedade de armazéns demonstra a incrementada complexidade da operação portuária que analisamos.

⁴⁴⁶ VELLASCO E CRUZ, Maria Cecília. Op. Cit., pp. 105-106.

Gráfico 45: Tipos de Armazém no Porto do Rio de Janeiro

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1845-1880.

Mesmo com a demonstrada capacidade reprodutora do Porto, na segunda metade do século XIX, se tornou cada vez mais premente a necessidade de se construir novas infraestruturas (**Anexo 34**). Esses melhoramentos deveriam imprimir à produção portuária outra base técnica, mecanizando o processo de embarque, desembarque e alocação de mercadorias, sendo capaz de dirimir as contradições emergentes entre o porto pré-capitalista, as ferrovias e os navios a vapor. Segundo um estudioso da época: “Não obstante a excellencia do porto, o governo, attendendo ao augmento progressivo de suas relações commerciaes, tem reconhecido a conveniencia de melhora-lo, no sentido de tornar mais facil e commodo o serviço de carga e descarga dos navios.”⁴⁴⁷

De fato, esses melhoramentos saíram do papel, tendo sido impulsionados pela abertura estatal dada através da Lei de Docas, ou pelas garantias da Lei de Terras de Marinha, ou mesmo pela iniciativa estatal. Como anota Lamarão:

Empreendimentos como a doca da Alfandega, as docas de Dom Pedro II, a estação marítima, etc. embora dotados de maior solidez que os trapiches, permitindo a acostagem de embarcações de pequeno calado apresentavam sérias limitações, não sendo suficientes para conferir maior eficiências às operações de carga e descarga.⁴⁴⁸

Mesmo assim, como lembra o autor, essas novas infraestruturas não foram capazes de desbancar o papel destacado dos trapiches. Como veremos, os melhoramentos estavam potencializados e condicionados às contingências de uma formação social em transição como a brasileira.

Nas próximas seções, faremos um levantamento, o mais completo possível sobre estes melhoramentos no Rio de Janeiro. Boa parte da historiografia se debruçou sobre os vários

⁴⁴⁷ SOUZA, Augusto Fausto de. Op. Cit., pp. 77-78.

⁴⁴⁸ LAMARÃO, Sérgio. Op. Cit., p. 140.

projetos de melhoramentos, especialmente a partir de 1869; de nossa parte, resolvemos nos tolher ao materialmente realizado, destacando as intervenções efetivamente executadas parcial ou integralmente.

5.1. Doca da Alfândega: Antes, Durante e Depois da Companhia

Podemos dividir em três a história da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro: o período que compreende o projeto e a execução das suas obras pelo engenheiro Charles Neate; o período entre a tomada da direção das obras pelo engenheiro André Rebouças e a incorporação da Companhia da Doca, passando para Borja Castro e a dissolução da empresa; e da retomada pelo poder público até a construção da sua última infraestrutura na Ilha dos Ratos.

O projeto de Charles Neate tomou como base os estudos elaborados por uma comissão chefiada pelo Barão de Caçapava. Consistia em um grande cais não retilíneo entre os Arsenais de Marinha e de Guerra. Nesse perímetro, haveria três docas intercaladas: a da Alfândega, entre o Arsenal de Marinha e o Trapiche Maxwell, com capacidade de abrigar simultaneamente os maiores vapores com grande calado que serviam ao movimento de exportação e importação; a Doca do Mercado, de menores proporções e que serviria ao abastecimento interno, dotada de rampas e acesso ao pátio do Mercado Municipal; a terceira, na praia de Dom Manoel, para o serviço de navegação interna da Baía, especialmente para embarque e desembarque de passageiros.

Dizia o Ministro da Fazenda no seu relatório anual de 1852, ano de contratação do engenheiro inglês:

Este plano, além de dar mais amplidão a Bacia da Alfandega, evitará, no entender do referido engenheiro, os depósitos de lodo e areia, e fará por conseguinte conservar o fundo necessário para poderem atracar navios ao cais, tanto fora como dentro da bacia.

São em verdade tamanhas estas vantagens, que não devemos sacrificá-las ao receio da maior despesa que exige a execução desse projeto.⁴⁴⁹

A construção seria efetuada pelo sistema de arrematação, fracionando em várias partes a empreitada. O sistema de obras através das “ensecadeiras”, aparelhos construídos para viabilizar o estaqueamento com madeira de lei do leito submarino, garantindo a não acumulação de lodo e areia típicas da costa no Rio. Para isso, Neate fez intensas visitas ao local. Nessas explorações, mandou fazer vários testes no canal de esgotos, no fundo lodacento, nas areias da praia, etc.

O projeto Neate previa que todo perímetro da Doca contaria com 2460 pés de cais, podendo acomodar 16 navios, telheiros de ferro em todo cais e locomoção por trilhos. No

⁴⁴⁹ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1852, p. 24.

primeiro momento, o engenheiro inglês ficou responsável apenas pelas obras hidráulicas, após, foi encarregado também das obras internas (compreendendo os armazéns, arruamentos e demais terrenos nas praias e nas ilhas).⁴⁵⁰

Em seu projeto, Neate opinou que a administração das obras deveria ser entregue à iniciativa de um “contratador ou empresário”. Entretanto, neste documento, ainda não havia avançado no sentido da constituição de uma companhia que poderia gerir e operar o resultado dessas obras. Em seu projeto, Neate não se aprofunda nas formas de gestão da obra por privados; entretanto, posto que avaliamos uma proposta da década de 1850, podemos supor que a remuneração, ao responsável por contratar e administrar as diversas empreitadas, seria através do pagamento direto pelo Estado.

Segundo o engenheiro: “Se forem elas entregues a um ativo empresário, e não sobrevir embaraço algum a seu andamento, poderão ficar prontas em três anos, contados da data do seu começo.”⁴⁵¹ O orçamento das obras ficou compreendido num dispêndio de 144.720 libras para as obras internas da Alfândega e 225.410 libras para as obras hidráulicas da Doca.

A morosidade foi a marca de Neate à frente das obras na Alfândega. Apenas após dois anos e 215.180\$904 adquiridos em máquinas, as obras hidráulicas começaram a fincar as primeiras estacas no leito submarino. Enquanto isso, a Alfândega adquiria e arrendava mais trapiches intitulado-os de armazéns e fazendo obras para sua adaptação. As obras dos novos armazéns começaram apenas em 1855. Oito anos após o início das obras, em 1860, Neate ainda orçava em 3.775:805\$000 os recursos necessários para a construção da Doca Alfândega e do Mercado.⁴⁵²

Apenas em 1863, iniciou-se o pequeno molhe, encravado em terra no cais dos mineiros, mas, em fevereiro do ano seguinte, este desabou. Uma comissão composta por oficiais da Marinha e do Corpo de Bombeiros foi encarregada de avaliar o caso. O relatório era demolidor para o engenheiro inglês:

[...] atribui o referido desastre a pouca segurança e ineficácia do sistema de construção seguido em relação a natureza lodosa e inconsistente do terreno; discordando da adoção do projeto, ou plano primitivo da obra, emite a sua opinião sobre as cautelas e providencias a tomar relativamente a construção do cais e sua solidez.⁴⁵³

Segundo a Comissão, o prejuízo sofrido foi de 500:000\$000!

⁴⁵⁰ Idem.

⁴⁵¹ Ibidem, Anexo U, p. 4.

⁴⁵² BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, 1855, 1860.

⁴⁵³ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1864, p. 50.

Esse acidente demonstra claramente a limitação técnica da engenharia da época para domar a natureza marítima e costeira. A direção de Neate foi claramente posta em causa, após esse acidente. Seu contrato era apontado, em sucessivos relatórios, como “vencido” e o prazo das obras como “caduco”. O engenheiro inglês tinha mais seis meses de sobrevida à frente das obras, enquanto o Governo resolvia o que fazer.

A cada relatório ao Ministro da Fazenda, Neate apresentava nova necessidade, e com isso, solicitava mais verbas, novo maquinário e maior quantidade de pessoal. Possivelmente, a “morosidade” a que todos os autores se referem se dá pelo fato de que o engenheiro encontrava nova tarefa ou necessidade no sistema de execução das obras ou no próprio projeto em si. Cada avanço nas obras, parecia significar nova complexidade em sua execução, seja por omissão ou por falta de percepção técnica do engenheiro inglês. Os relatórios do Ministro da Fazenda, veladamente, interpõem dúvidas quanto ao real prazo de término das obras.

Por conta da morosidade nos trabalhos, em 1866, Neate é destituído do cargo de diretor de obras da Alfândega. Mediante as condições que este interpôs para a renovação do contrato, o governo se declarou obrigado a dispensá-lo; assim, assumiu os trabalhos, na diretoria das obras hidráulicas e internas da Alfândega do Rio de Janeiro, o engenheiro André Rebouças. A primeira providência do novo diretor foi mandar “[...] desmontar o aparelho de fundação de pilares que funciona há dez anos e não serve para aqueles trabalhos, além de não inspirarem confiança os pontões que o suportam.”⁴⁵⁴

As obras se aceleraram sobre o comando de Rebouças, um ano após assumir a direção, a demolição e escavação do cais da praia dos mineiros foram concluídas. Em toda Doca, 289 estacas já estavam encravadas, telheiros feitos por Neate foram totalmente reconstruídos. A aplicação pioneira do cimento Portland e os testes feitos por mergulhadores com escafandros conferiram maior efetividade às correções no sistema de obras implementadas pelo engenheiro brasileiro. Entretanto, as limitações técnicas, especialmente se tratando do conhecimento sobre o leito submarino lodacento e os materiais apropriados a serem utilizados, e financeiras ainda eram importantes.⁴⁵⁵

Entretanto, por Portaria, de 27 de dezembro⁴⁵⁶, o Ministro determinou que as obras da alfândega fossem tolhidas em 420:000\$000, já que haviam atingido as cifras de 603:015\$889. Essa medida forçou a redução de 117 operários no canteiro da Alfândega, reduzindo o

⁴⁵⁴ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1866.

⁴⁵⁵ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1867.

⁴⁵⁶ BRASIL. Ministério da Fazenda. Coleção das Decisões do Império do Brasil. Portaria de 27 de dezembro de 1867. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1867.

contingente de 534 para 417. Rebouças reagiu, declarando que os trabalhos de construção da nova “ensecadeira” (mecanismo responsável pela reconstrução dos pilares abatidos em 1863), da construção do cais do largo do Paço, do calçamento das ruas da Alfândega e a operação da mortona seriam suspensos. A própria distribuição dos operários, num momento de contingenciamento, demonstra as prioridades da obra.

Tabela 5: Distribuição dos Operários nas Obras da Doca da Alfândega (1868)

Escritório	6
Oficinas Centrais no Largo do Paço	110
Molhe dos Pilares e Cais da Rua do Rosário	120
Armazém da Estiva	45
Molhe da Praia dos Mineiros	120
Fabricação de Argamassa na Ilha dos Ratos	16
Total	417

Fonte: REBOUÇAS, André. Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. Publicação dos Documentos que Precederam e Motivaram sua Organização. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1870.

Com a presença do Imperador, estava inaugurado, em 16 de dezembro de 1868, o molhe da praia dos mineiros, e foi instalada a ponte corrediça, que comunicaria os dois molhes (um ainda em construção) e “fecharia” a Doca. Iniciaram-se os trabalhos submarinos para reforçar algumas partes do cais interno à Doca, onde foram instalados mais cinco guindastes. No exercício findo, totalizou-se os dispêndios com a Doca em 700:737\$994. Fica claro que a pressão de Rebouças por mais verbas teve retorno positivo. Para o exercício seguinte, o engenheiro orçava a continuação das obras em 790:000\$000, ou seja, cerca de oitenta contos de réis a mais.⁴⁵⁷

Após um incêndio nos armazéns 10 e 14, antigos trapiches e sobrados, diversas medidas preparadas por Rebouças para prevenir novos incêndios foram formuladas: além do grande armazém de ferro, segundo o plano de Rebouças, a Alfândega contaria com 11 armazéns de até três andares, separados fisicamente e de forma equidistante; além disso, foi autorizada a compra de uma bomba a vapor contra incêndios. Para a comunicação entre os armazéns e os molhes, também foram adquiridos 4000 metros de trilhos e 40 giradores para vias férreas, todos vindos da Inglaterra.

O fardo econômico, que as obras da Doca da Alfândega supostamente significavam para o Império, já estava há muito debatido e consistia também em importante constrangimento político. Segundo o engenheiro Manoel da Cunha Galvão:

Quanto a mim, o erro capital, foi o de querer o Governo fazer esta obra por administração e não confia-la a empresa particular, como propôs o Sr. Neat. [...] Se o Governo tivesse querido aceitar proposta de pessoa muito competente, teria feito

⁴⁵⁷ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1868.

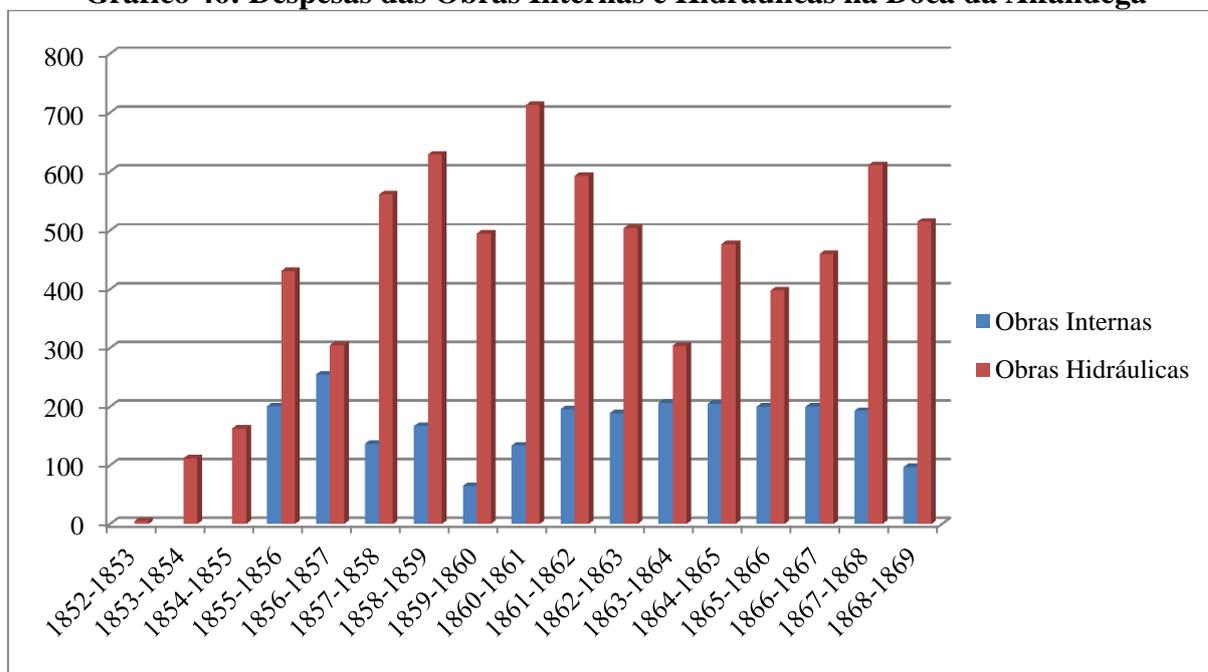
uma economia, não só de dinheiro, como de tempo. Pois que estas obras duram a 17 anos, tendo sido encetadas em 1852.⁴⁵⁸

Os números expostos por Rebouças demonstram que, durante quase duas décadas, foram empregados 10.747:757\$384 entre as obras hidráulicas e internas da Alfândega do Rio de Janeiro, desde o princípio da construção de sua Doca.

Em 1869, a maior vitória política de Rebouças consumou-se: são concedidos os serviços de Capatazias e da Doca à Companhia da Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. Segundo o Ministro da Fazenda: “[...] convencido de que não convém encarregar-se a administração pública de serviços que podem ser bem desempenhados por particulares, tenho fé que a experiência mostrará os benefícios efeitos do sistema iniciado por aquelas leis.”⁴⁵⁹

Fica patente, nos relatórios dos diversos ministros da Fazenda, o fardo que significava as obras na Alfândega do Rio de Janeiro, por dois aspectos gerais: a limitação técnica, imposta pelo desenvolvimento da engenharia brasileira; e a restrição orçamentária, pela falta de prioridade aos melhoramentos portuários por parte do governo imperial. Está apontada nos relatórios uma suposta fé no bom desempenho desta função por particulares, mas nos parece que não ter a cargo daquele ministério as mais necessárias, dispendiosas e pouco viáveis tecnicamente obras do Império se constituía em alívio para o Ministro.

Gráfico 46: Despesas das Obras Internas e Hidráulicas na Doca da Alfandega



FONTE: REBOUÇAS, André. Companhia Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. Publicação dos documentos que precederam e motivaram sua organização. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1870.

⁴⁵⁸ GALVÃO, Manoel da Cunha. Op. Cit., p. 175.

⁴⁵⁹ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869, p. 39.

Essencialmente por conta disso, as obras na Doca da Alfândega foram repassadas à uma organização de particulares com pesados interesses comerciais no Rio de Janeiro. Vieira demonstra que os acionistas e, especialmente, os diretores da Companhia da Doca da Alfândega estavam envolvidos intensamente com o jogo dos poderes na praça do Rio de Janeiro.⁴⁶⁰ Eram eles os *negociantes*, nas palavras de Lobarinhas Piñeiro, ou a *burguesia em formação*, nas palavras de Honorato. O que podemos depreender do **Quadro 12** é que essa companhia se articulou para além da Alfândega, mas na Associação Comercial do Rio de Janeiro, com o primitivo sistema financeiro na Corte e com alguns industriais importantes.

Quadro 12: Diretoria da Companhia da Doca da Alfandega do Rio de Janeiro (1871)

CARGO	NEGOCIANTE	OCUPAÇÕES
Presidente	José Joaquim de Lima e Silva (Conde e Visconde de Tocantis)	Presidente da ACRJ, Vice Presidente do Banco do Brasil, Presidente do Banco Rural e Hipotecário
Secretário	Barão de São Francisco Filho	Negociante de Importação e Exportação
Caixa	Jerônimo José de Mesquita	Presidente da ACRJ, Diretor do Banco do Brasil, Diretor do Banco Rural e Hipotecário
Inspetor das Obras	Marianno Procópio Ferreira Lage	Fundador da Companhia União e Indústria e Sócio da ACRJ
Inspetor do Tráfego	Christiano Benedicto Ottoni	Diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II e Senador
Gerente	André Rebouças	Engenheiro, Professor da Escola Politécnica
Tesoureiro	Antônio Gonçalves de Araújo Leitão	Diretor da Companhia Brasileira de Seguros Sobre a Vida
Guarda Livros	João de Souza Moreira	Gerente da Companhia Brasileira de Seguros Sobre a Vida

Fonte: Adaptado de VIEIRA, Nívea. A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: Definição e Redefinição das Políticas Públicas para o Porto do Rio de Janeiro (1869-1934). Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH/UFF, 2014; ALMANAK... Op. Cit., 1871.

Em seus estatutos, estava garantido o uso da doca, dos armazéns, da ilha das Cobras, da ponte auxiliar e do Trapiche da Ordem, o qual deveria pagar o arrendamento. O uso de todo material concernente às obras. Além de poder emitir Warrants, títulos dos bens depositados em seus armazéns. O capital da companhia era de 2.000:000\$000, distribuídos em dez mil ações de duzentos mil réis, e seu contrato tinha validade por dez anos.⁴⁶¹ Assim, Rebouças definia os objetivos da dita companhia:

A companhia da doca da alfandega do Rio de Janeiro terá por programa: 1- concluir a doca da alfandega no mais breve tempo possível; 2- custeara doca de todos os

⁴⁶⁰ VIEIRA, Nívea. A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: Definição e Redefinição das Políticas Públicas para o Porto do Rio de Janeiro (1869-1934). Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH/UFF, 2014.

⁴⁶¹ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (4439, 06/12/1869).

armazéns dependentes da alfândega durante o prazo de 10 anos, empregando neste serviço todos os aperfeiçoamentos em uso nas melhores docas da Inglaterra. [...] A companhia perceberá durante os dez anos a receita da doca, segundo a tarifa que baixou com o decreto 3.986 de 23 de outubro de 1867, e da armazenagem nesta conformidade.⁴⁶²

Para tal, a companhia interpôs, além das tarifas de doca já regulamentadas, novas taxas para armazenagem (segundo peso, volume e valor) que foram consideradas inaceitáveis pelos negociantes na praça do Rio de Janeiro, especialmente os envoltos com a importação e exportação.⁴⁶³ Assim justificava Rebouças:

A tarifa da companhia é julgada alta, porque se passou do antigo regime, em que a maior parte dos serviços ou eram gratuitos ou remunerados por taxas verdadeiramente absurdas e irrisórias.

Na realidade ela é estritamente necessária para que os fundadores da companhia possam fielmente desempenhar os seus compromissos com o governo imperial e com os acionistas.⁴⁶⁴

Logo no início de sua operação, foi concedido aumento de capital da Companhia da Doca em 500:000\$000, como compensação, foi obrigada a diminuir as taxas de armazenagem praticadas pela Companhia da Doca após grande grito do Comércio. O ministro autorizou à companhia, ainda, o aluguel de mais dois trapiches além dos que possuía.⁴⁶⁵ Segundo o seu relatório de 1871: “A diretoria alugou os Trapiches da Saúde e Freitas e espera solver em breve com o Ministério da Marinha algumas dúvidas que se apresentaram sobre o número e posição dos armazéns na Ilha das Enxadas.”⁴⁶⁶

Fica clara a intenção do Ministro de autorizar o aumento da capacidade operativa da Companhia, mesmo que fora das dependências próprias da Alfândega, e reafirmando o caráter pré-capitalista do conjunto de suas unidades produtivas, em compensação da perda nas taxas de armazenagem.

Estava perdida uma batalha política contra a fração de classe mais intimamente ligada à importação e exportação de gêneros, mas se abria uma oportunidade de ganhos em cima do aumento da escala. A Alfândega crescia mais através dos trapiches do que das tão propaladas modernas infraestruturas dos seus melhoramentos.

Em 1871, a relação da Companhia com o governo imperial se desgastou prematuramente, e isso passou pela demissão de André Rebouças da gerência das obras. A razão foi simples: a companhia da Doca se eximiu da responsabilidade sobre as obras, o que refletiu na brusca queda do custeio apontada no **Gráfico 47**, especialmente das obras internas.

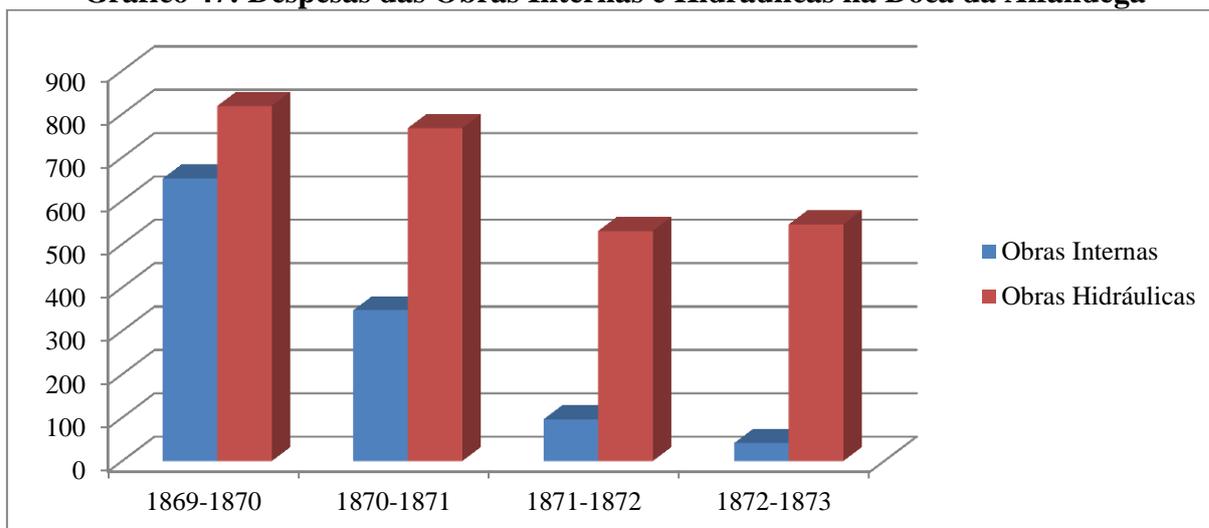
⁴⁶² REBOUÇAS, André. Companhia da Docas... Op. Cit., p. 37.

⁴⁶³ VIEIRA, Nívea. Op. Cit., p. 81.

⁴⁶⁴ REBOUÇAS, André. Companhia da Docas... Op. Cit., p. 25.

⁴⁶⁵ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (4618, 04/11/1870).

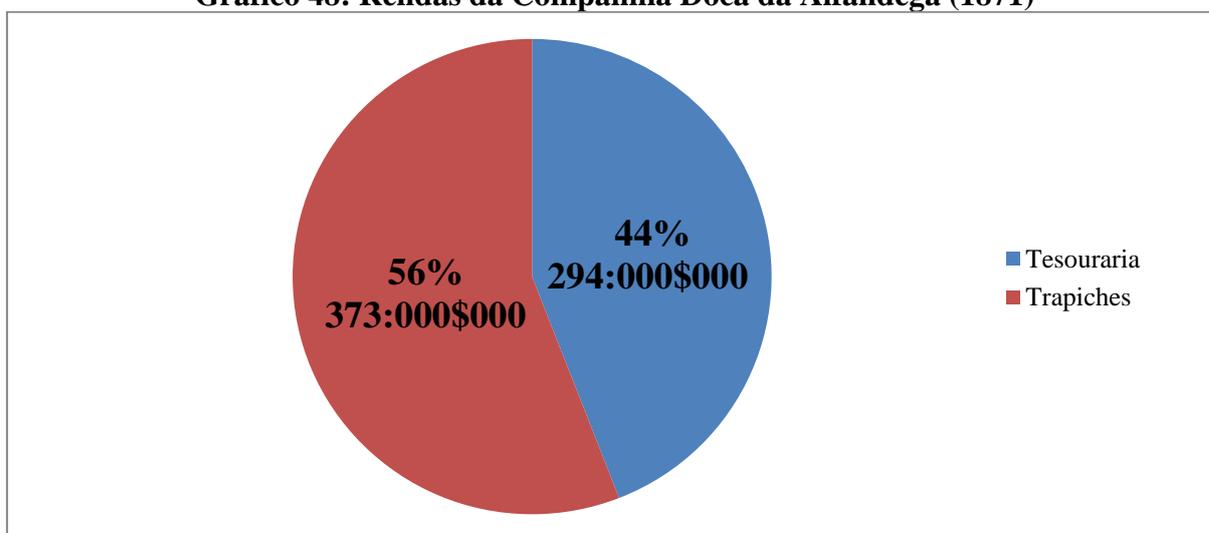
⁴⁶⁶ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1871, p. 4.

Gráfico 47: Despesas das Obras Internas e Hidráulicas na Doca da Alfandega

Fonte: BORJA CASTRO, Agostinho Victor de. Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfandega. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.

O presidente da Companhia explicou que as suas obrigações, segundo os contratos, eram com o custeio do serviço e não das obras hidráulicas e internas. Respondendo ao solicitado pelo Ministério, a companhia argumentava que: “Nem pelas condições da proposta aprovada pelo Decreto 4618 de 4 de novembro de 1870, nem pelas aprovadas pelo 4438 de 4 de dezembro de 1869, contraiu a companhia a obrigação de concluir as obras hidráulicas e internas da Alfandega [...]”.⁴⁶⁷

Ponto culminante desse conflito foi quando a Companhia se recusou a aumentar o capital para prosseguir as obras; esse fato é sintomático de sua intenção de operar apenas o já posto em pé e reproduzir a lógica do porto pré-capitalista através dos trapiches.

Gráfico 48: Rendas da Companhia Doca da Alfandega (1871)

Fonte: COMPANHIA DOCA DA ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO. Relatório da Diretoria. Parecer da Comissão Fiscal. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger, 1871.

⁴⁶⁷ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1872, p. 74.

O arrendamento dos trapiches logo foi percebido como o negócio mais rentável pelo baixo custo, em comparação com as monumentais dificuldades em se entregar aos trabalhos as obras da Alfândega (**Gráfico 48**). A empresa era um sucesso, mas não pelos meios pelas quais se concebeu. Distribuiu dividendos no primeiro (24:000\$000) e no segundo (59:750\$000) semestre de 1871, arrecadando mais sobre os trapiches do que em suas modernas e recém-construídas infraestruturas.⁴⁶⁸ Em 1872, a Companhia passou a arrendar, além dos que já dispunha (os trapiches da Ordem e da Ilha das Cobras), o Trapiche Mauá e o Trapiche Maxwell.

As obras hidráulicas se tolhiam à recuperação e estabilização dos pilares com o assentamento de cerca de 340 estacas. Tratava-se, nesse momento, não de avançar nos planos, mas sim de recuperar danos e dar mais segurança ao já executado.⁴⁶⁹ Enquanto isso, no meio do imbróglio com o Ministério da Fazenda, sobre a responsabilidade das tão mal faladas obras, a Companhia arrendou parte da Ilha das Enxadas e outros dois trapiches: o Freitas e o da Saúde, cada vez mais distantes fisicamente da Alfândega.

A rescisão do contrato, em 1873, deixa claro que a real razão para conceder a operação da Doca da Alfândega a privados foi passar a execução das obras e não a aposta num novo modelo de gestão empresarial do serviço público. A partir desta decisão, a administração pública voltava a ter amplos poderes sobre a operação da Doca da Alfândega.

A quarta cláusula do contrato de rescisão deixa claro os objetivos da Companhia em seus poucos anos de atividade:

Foram transferidos para o Governo os seguintes contratos celebrados pela Companhia: arrendamento de uma parte da Ilha das Enxadas, feito à Antônio Martins Lage; o arrendamento à Associação Comercial, dos salões situados no pavimento térreo do edifício da Caixa de Amortização; o arrendamento do Trapiche da Ordem; o arrendamento do Trapiche Freitas; o arrendamento do trapiche da Saúde.⁴⁷⁰

Certamente, a atuação do engenheiro Agostinho de Borja Castro teve sua importância subdimensionada neste processo de transição do privado ao público. O grande conhecimento científico dos ventos e marés, no local, poupou Borja Castro de muitas tentativas frustradas. O ritmo acelerado imposto por ele aos trabalhos, os sistemáticos testes que fazia com uma grande variedade de materiais nacionais e estrangeiros deram fôlego derradeiro à empreitada.

Não cabe aqui entrar em uma pormenorizada discussão sobre a engenharia nacional, mas as discussões públicas, entre Rebouças e Borja Castro, têm capacidade de ilustrar

⁴⁶⁸ COMPANHIA DOCA DA ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO. Relatório da Diretoria. Parecer da Comissão Fiscal. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger, 1871.

⁴⁶⁹ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1872.

⁴⁷⁰ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1873.

tamanho desafio que era, àquela altura, empreender obras hidráulicas e portuárias. Instando Rebouças sobre o estado das obras que herdara, assim questionava Borja Castro em artigo no *Jornal do Comércio*:

Fora o Sr. Dr. Rebouças nomeado pelo governo imperial em substituição ao Sr. Neate, sem dúvida para providenciar acerca do desastre que se deu em 1863 e continuar as obras, mas S.S. foi cauteloso deixando a parte difícil e importante para construir entretanto uma ponte inútil e continuar o molhe, porém de moto tal que ficou a bacia completamente à mercê do jogo do mar, não podendo os navios conservarem a precisa e esperada quietação dentro dela. Porventura quererá S.S. lançar-me no futuro a culpa de semelhante obra, e do que pretendia fazer com a ensecadeira?⁴⁷¹

As inovações técnicas implementadas em sua gestão, especialmente a construção da grande ensecadeira (quatro vezes maior que a de Rebouças, a qual havia colapsado); a utilização de outros materiais (vários tipos de madeira, ferro e pedras); a grande capacidade de estaqueamento do seu sistema; além da utilização mais intensa e proveitosa de aparelhos e máquinas a vapor e hidráulicas, construindo mesmo uma casa de máquinas dentro do armazém de ferro central, fizeram de Borja Castro o proeminente condutor da fase final das obras da Doca da Alfândega.

Assim, Borja Castro definia o novo sistema de obras para a reconstrução do molhe exterior (abatido na gestão de Neate e não recuperado totalmente por Rebouças), iniciada em 1873 e concluída em menos de quatro anos:

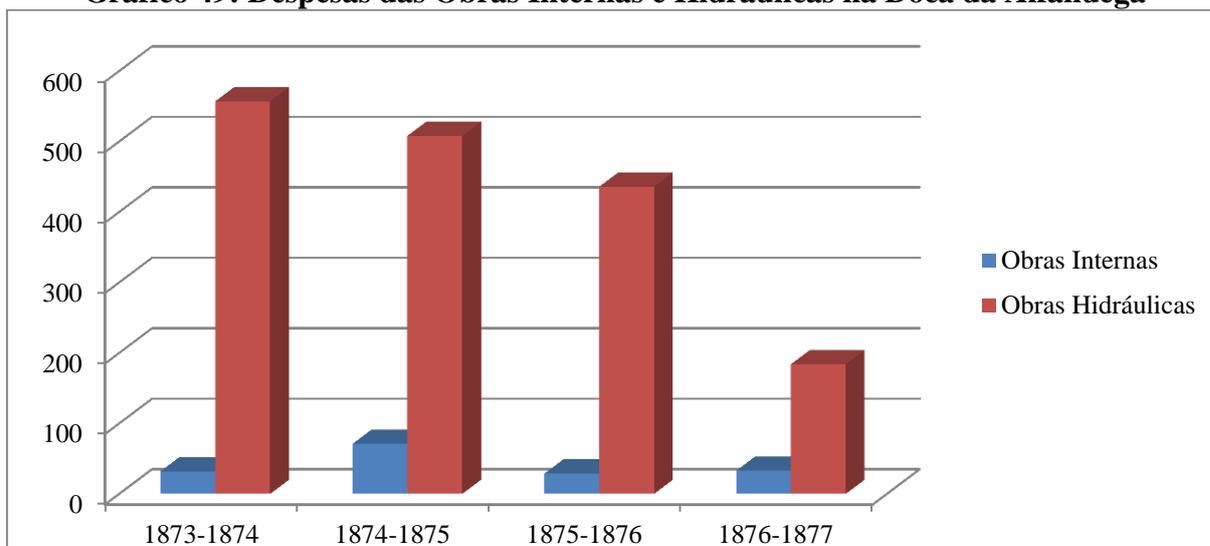
O novo molhe, com efeito, levantado sobre uma sapata geral, e esta sobre a estacada de madeira de lei e grade; cada estaca tendo sido batida até a nega relativa ao dobro quase do peso que cada uma deveria suportar. Acima da sapata levantou-se o molhe, formado de duas muralhas paralelas e longitudinais, as quais, nos lugares correspondentes aos antigos pilares, se ligarão por muralhas transversais, formando assim compartimentos inteiramente separados uns dos outros, os quais se encherão depois de aterro. Como estes aterros ficarão completamente isolados em seus respectivos compartimentos, a sua ação impulsiva, a qual tanto concorreu o desastre do antigo molhe, foi portanto muito limitada; e como além disto os aterros foram depositados sobre a sapata geral e não sobre o lodo do fundo do mar, o perigo de comprimirem eles o lodo ficou assim destruído completamente.⁴⁷²

Apenas na área do molhe externo, foram estaqueadas 981 madeiras de lei, com cumprimentos que variavam de 12 a 17 metros e 30 centímetros de esquadria. Cada uma delas chegava ao terreno de argila firme (avermelhada), na parte segura do leito submarino, e aguentavam 58,5 toneladas de peso.

Em 1877, o Engenheiro Agostinho de Borja Castro dava por concluídas as obras hidráulicas da Doca da Alfândega (**Anexo 36**). Como se constata no **Gráfico 49**, o expressivo avanço das obras conviveu com regressivo investimento, reduzindo e concentrando os recursos na parte hidráulica das obras.

⁴⁷¹ JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 24/11/1871, p. 02.

⁴⁷² BORJA CASTRO, Agostinho de. Op. Cit., p. 30.

Gráfico 49: Despesas das Obras Internas e Hidráulicas na Doca da Alfandega

Fonte: BORJA CASTRO, Agostinho Victor de. Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfandega. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.

Entretanto, o engenheiro ressaltava a importância da construção de novos armazéns nos locais dos antigos trapiches e sobrados que a Alfândega ainda ocupava, além do assentamento de trilhos, guindastes, elevadores hidráulicos, outras máquinas e equipamentos a vapor para o seu pleno funcionamento. Segundo ele:

[...] hoje finalmente o que se pretende é tornar a Alfandega do Rio de Janeiro um verdadeiro estabelecimento de Doca, tendo a bacia de abrigo, cais, armazéns, elevadores e guindastes hidráulicos. Ora, todos estes melhoramentos exigem grandes capitais, e pois não é de admirar o que tem sido despendido e o que será preciso ainda despende até a final conclusão das obras planejadas.⁴⁷³

Borja Castro ainda destacou a conclusão da Doca do Mercado (1872), durante sua direção das obras e apontava como o último dos seus desafios hidráulicos a construção do cais em frente à Praça Dom Pedro II, concluído em 1879 com o acesso por escadas de cantaria para o desembarque de passageiros.

Competência de Borja Castro está confirmada pela solidez das obras lideradas por ele e finalmente (depois de 25 anos!) acabadas. Assim atestava o ministro da Fazenda:

A parte do molhe, ultimamente reconstruído, nenhum indício tem apresentado que deponha contra sua solidez [...] A cobertura que foi levantada sobre o molhe oferece à Alfandega um grande armazém de estiva para os gêneros que não tenham de ser depositados nos armazéns internos dessa repartição. Concluída essa obra e assentados os guindastes hidráulicos da extremidade Norte do molhe, únicos que faltam, os navios de grandes dimensões poderão encostar ao molhe e descarregar imediatamente.⁴⁷⁴

O engenheiro discriminou o total das despesas em 25 anos de obras (1852-1877): 11.866:152\$794 dispendidos nas obras hidráulicas e 3.836:379\$272 dispendidos nas obras

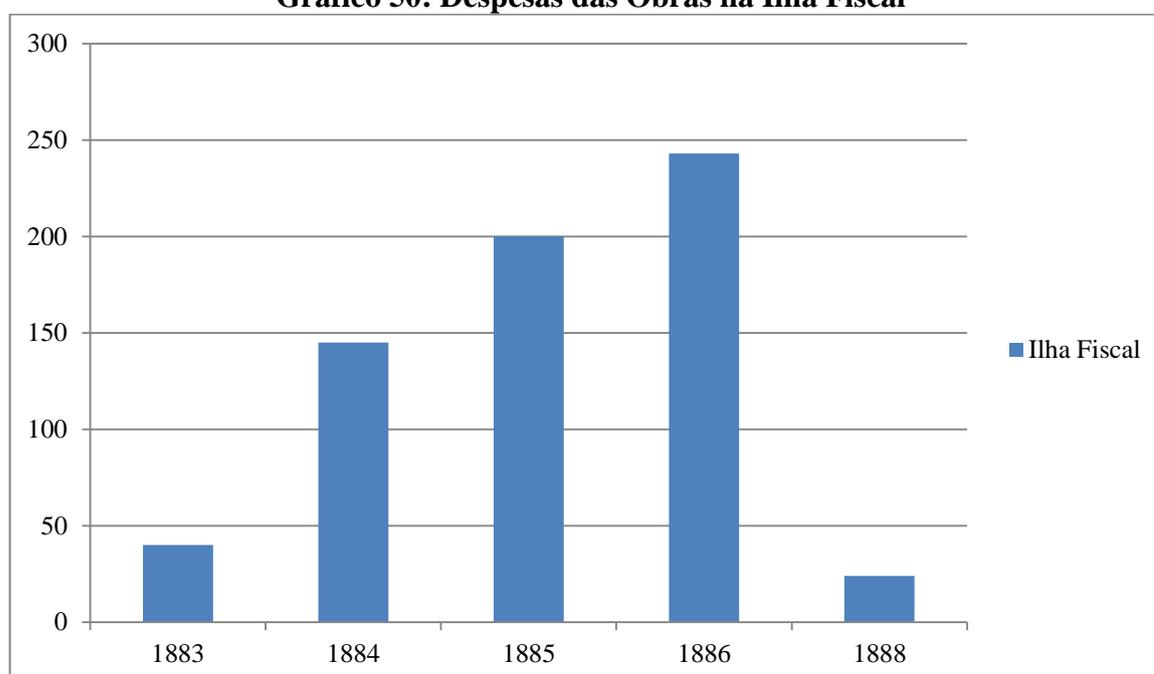
⁴⁷³ Ibidem, p. 42.

⁴⁷⁴ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877, p. 74.

internas. Após 1874, Borja Castro intensificou os investimentos da Alfândega na sua superestrutura. Exemplo disso foi as 32.666 libras esterlinas gastas com dezessete guindastes hidráulicos entre os anos de 1874 e 1877, sendo necessárias despesas no valor 76:704\$832 para o seu assentamento, e 158:719\$371 em obras para sua operacionalidade.

O engenheiro Adolpho José Del Vecchio, ajudante de Borja Castro, assume a direção das obras da Alfândega em 1879. Seu grande projeto foi viabilizar a Ilha dos Ratos como importante “posto avançado” para a segurança, fiscalização e controle alfandegário. A estrutura que ali se construiria seria o quartel dos guardas da Alfândega e abrigaria um conjunto de escritórios, onde toda burocracia aduaneira, espalhada pelas diversas infraestruturas portuárias da Alfandegada do Rio de Janeiro, deveria ter como referência.

Gráfico 50: Despesas das Obras na Ilha Fiscal



Fonte: BRASIL. MINISTÉRIO DA FAZENDA. Relatório do Ministro da Fazenda Apresentado a Assembleia Geral Legislativa. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883-1888.

Desde 1880, o projeto do edifício estava aprovado pelo governo Imperial, sendo submetido ao crivo da Academia Imperial de Belas Artes. Porém, foi modificado em 1885, para atender aos reclamos de um edifício mais imponente. A nova aduana começara a ganhar terreno no ano seguinte, quando sua área foi expandida de 4400 m² para 7000 m², com sucessivos aterramentos.⁴⁷⁵

A Ilha Fiscal foi inaugurada em 27 de abril de 1889, com a presença do Imperador. Suas altas torres, além de admiradas arquitetonicamente, serviam de ponto de observação

⁴⁷⁵ BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1880, 1885.

privilegiado da Baía e da Costa. Um holofote elétrico iluminava, pela primeira vez, quase toda Doca da Alfândega; um telefone fora instalado para facilitar as comunicações com a Doca. Seus escritórios foram intensamente povoados rapidamente. (relatório 1889) Apenas no século XX, todo o complexo da Alfândega foi ligado por meio de molhes.

A situação da operação portuária na Alfândega, obviamente, mudou com o tempo, algumas embarcações a vapor, após a conclusão das obras da doca, passaram a acostar no seu cais. Especialmente após a finalização da Doca, a capacidade operativa da Alfândega aumentou, mas não acompanhou o expressivo aumento do movimento portuário de cargas e passageiros da Corte, assim como a ampliação das embarcações e o seu desenvolvimento tecnológico.

O maior armazém, então construído para a Alfândega, contava com 90 metros de comprimento e 52 metros de largura, contendo três andares e dispondo de seis elevadores hidráulicos, impulsionados por acumuladores a vapor, que também acionavam os guindastes hidráulicos da Doca e da ponte.

Até hoje, a situação permanece a mesma na Doca da Alfândega: contando com uma bacia de 1,6 hectares, formada pelo pequeno molhe da praia dos mineiros, enraizado em terra, e o grande molhe de 280 por 17 metros (constituído de duas muralhas de cais de arcada fundadas por estacas de madeiras de lei e fechadas por cortinas de alvenaria), a capacidade da Doca era de 6 a 9 metros de profundidade externa, e 4 a 7 metros de profundidade interna, com uma entrada de 30 metros de largura, que era guardada por uma ponte corrediça. A Doca da Alfândega, apesar de ser um grande avanço para a engenharia da época, não conseguia abrigar os maiores navios contemporâneos às conclusões de suas obras.⁴⁷⁶

5.2. Dique do Comércio: O Entreposto de Wilson Sons na Corte Imperial

A história da empresa familiar dos Wilson está intimamente ligada à expansão do imperialismo britânico rumo à América do Sul e de como a lógica capitalista pouco se aplicava em terras brasileiras durante o oitocentos. Não por acaso, o jovem armador escocês chegou à Bahia em 1819, deixando seu irmão caçula Fleetwood no comando dos negócios na Escócia. Aqui, os negociantes ingleses gozavam de prestígio e taxas alfandegárias mais baixas, o Brasil abria possibilidades de privilégios importantes para os britânicos que desejavam acumular riquezas fora do ambiente extremamente competitivo do Reino Unido.⁴⁷⁷

⁴⁷⁶ LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

⁴⁷⁷ SABOIA, Patricia. A saga da Wilson Sons. Rio de Janeiro: Desiderata Edições, 2005.

Na Bahia, fundaram, em 1837, a Wilson Sons & C., inicialmente como firma importadora e de abastecimento de carvão; no Rio de Janeiro, registraram a Hett, Wilson & C., ainda na década de 1840, como casa de importação e exportação. Os negócios da família Wilson cresceram de maneira expressiva, na Bahia, e durante mais de vinte anos, os investimentos da família não se confinaram à operação portuária em Salvador, eles também apostaram em ferrovias, bancos, extração de minerais e na iluminação a gás da cidade.

Já década de 1840, Fleetwood abriu o escritório da companhia na City de Londres, a partir daí os irmãos Wilson não só abasteciam as cidades e embarcações no Brasil, mas também passaram a ser responsáveis por boa parte do transporte transatlântico de carvão. Inclusive, foram um dos maiores fornecedores de carvão para as esquadras brasileiras na guerra do Paraguai. O seu principal fornecedor era os Daves, do país de Gales. Essa parceria garantia o carvão de alta qualidade da *South Wales Coaling* nas principais praças brasileiras.⁴⁷⁸

A fixação desses agentes no Rio de Janeiro se deu através de Edward Pellew Wilson Junior, o filho do fundador. Após uma década imbuído de levar os interesses de sua família ao Recife, deu passo decisivo para firmar a empresa como uma das maiores do mundo no setor:

Ele se instala no porto, vizinho aos imensos entrepostos ligados ao ultramar, e passa a dedicar-se aos serviços ligados à navegação e ao comércio de carvão. Através de agenciamento para terceiros, traz carvão e manufaturas, e começa a enviar para a Europa e Estados Unidos sal, sisal, madeira e piaçava.⁴⁷⁹

Em 1862, ano em que fixou residência na Corte e instalou escritório na praça das Marinhas, consegue o aforamento para explorar a Ilha de Mocanguê Pequeno, na baía de Guanabara. Já em 1864, instala uma mortona⁴⁸⁰ e passa a construir um grande trapiche que armazenaria carvão e outras provisões, sendo finalizado três anos depois.⁴⁸¹

O grande projeto dos Wilson era instalar, na ilha, uma paragem internacional de referência para as embarcações de longo curso, onde as maiores e mais novas embarcações a vapor pudessem estacionar, dispensar a marinharia, abastecer e serem reparadas, sem chegar ao continente e desembarcar na pestilenta cidade do Rio de Janeiro. Ainda dentro da lógica pré-capitalista de reproduzir as condições materiais e a operação dada, o projeto dos Wilson consistia em grande avanço.

Com a presença do Imperador Dom Pedro II, em 1868, foi inaugurado o Dique do Comércio, primeira infraestrutura totalmente seca para observação e reparo de navios.

⁴⁷⁸ Idem.

⁴⁷⁹ Ibidem, p. 20.

⁴⁸⁰ Equipamento com longas toras de madeira e correntes que retira as embarcações da água e permite a avaliação dos cascos dos navios e pequenos reparos.

⁴⁸¹ ALMANAK... Op. Cit., 1866, 1865, 1869.

Segundo André Rebouças, o Dique construído por Wilson Sons era maior e estava em melhores condições que o Dique Imperial da Marinha, cuja utilização pelo comércio tinha custos proibitivos, o que levou “[...] a casa Hett, Wilson & C. a construir na ilha do Mocanguê um dique de maiores dimensões que o do governo.”⁴⁸²

O Dique admitia embarcações de qualquer calado, mas ainda estava restrito com relação ao cumprimento dos paquetes, o que seria resolvido mediante expansão com novas obras no complexo. A joia para as embarcações, com menos de 200 toneladas, era de 600\$000, e para as maiores, com mais de 3.000 toneladas, era de 3:000\$000. Segundo um anúncio no *The Anglo-Brazilian Times*:

DIQUE DO COMMERCIO

This dry dock is open for vessels not exceeding 300 feet in length and will shortly admit of vessels of 400 feet.

For further particulars apply to Hett Wilson & C. Coal Contractors.
Praça das Marinhas, 8⁴⁸³

A firma Hett, Wilson & C. que constava nas fontes até então como Negociantes Estrangeiros e dono de trapiches⁴⁸⁴, passou a ter destaque como os únicos a possuir um dique seco e como agentes da transportadora transatlântica inglesa *Pacific Steam Navigation*, uma gigante dos vapores transatlânticos. Logo que inaugurado, o complexo dos Wilson conseguiu a condição de entreposto, ou seja, nem todo carvão armazenado no Mocanguê tinha como destino o Brasil.⁴⁸⁵

Em 1872, a família Wilson expande mais uma vez seus domínios, associando-se à uruguaia Yarrow, Hett & Company, como forma de se inserir definitivamente nos mercados do Rio da Prata. No mesmo ano, a companhia na Corte passa por uma reestruturação administrativa, sem afetar os negócios na Bahia e no Recife (comandados ainda pelo fundador e patriarca da família). A Hett, Wilson & C. deu lugar à Companhia do Dique do Comércio.

Autorizada pelo governo imperial, em 28 de agosto de 1872⁴⁸⁶, a nova companhia teve o direito de utilizar a ilha por mais noventa anos, e o dique foi, sob resolução imperial, passado como ativo.⁴⁸⁷ Incorporada como sociedade anônima, com um conto e duzentos mil

⁴⁸² REBOUÇAS, André. *Companhia da Docas...* Op. Cit., p. 3.

⁴⁸³ THE ANGLO-BRAZILIAN TIMES. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 07/04/1868, p. 4.

⁴⁸⁴ Os trapiches eram estruturas para embarque e desembarque de mercadorias que contavam com armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes ou pequenos cais. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar depositados o menor tempo possível, pois os custos de sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias.

⁴⁸⁵ ALMANAK... Op. Cit., 1870.

⁴⁸⁶ BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Decreto 5075 de 28/08/1872. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

⁴⁸⁷ BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Resolução de 14/08/1872. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

réis de capital social, divididos em ações de 200 réis, tinha como acionista majoritário e tesoureiro Edward Junior. Nesse momento, a empresa passou a ter uma estrutura funcional mais complexa, com presidente, secretário e administrador direto na ilha (sendo trapicheiro registrado na Praça do Comércio⁴⁸⁸), todos sem aparente ligação familiar.

Como uma moderna sociedade anônima, a Companhia do Dique do Comércio prometia distribuir dividendos semestralmente: “Art. 20. Dos lucros líquidos verificados nos balanços semestraes se deduzirão 5 % para fundo de reserva, fazendo-se do resto dividendo nos mezes de Janeiro e Julho entre os accionistas registrados na ocasião de se fecharem os livros por ordem da Directoria.”⁴⁸⁹

Os negócios dos Wilson se diversificaram e foram mundializados de forma realmente espantosa. Isso se expressa em duas ações judiciais que envolviam os Wilson, em 1874. A primeira, foi ingressada no Juízo Especial do Comércio pelo consignatário José Romaguera contra Edward. O consignatário, um grande e respeitado negociante de importação e exportação, pleiteava o pagamento de reparação pelas avarias na carga de 154 sacas de nozes trazidas de Montevideo pelo vapor Jergler dos Wilson.⁴⁹⁰

A segunda ação, tramitada inicialmente na Segunda Vara Comercial da Corte, fora, dessa vez, acionada por Edward contra a Companhia Seguradora Confiança, que chegou a apelar no Supremo Tribunal de Justiça, se negando a pagar o seguro do patacho Dona Raquel no valor de 12:000\$000. Dizia a seguradora que a embarcação foi condenada inavergável, tendo sido obrigada a arribar no porto do Recife meses antes da feitura do seu seguro. Dois anos após, esta embarcação foi vendida na ilha do Mocanguê ao Capitão português Manoel Santos.

A principal argumentação dos Wilson se baseava no fato de que, antes mesmo do “sinistro” que ensejou o resgate do seguro, com a embarcação já de propriedade do capitão português, o patacho havia passado por reparações no Dique do Comércio. Demonstrando o reconhecimento do referido Dique por sua grande capacidade e competência, os Wilson declaravam que a partir daí, a embarcação passava a valer até mais que os 12 contos segurados. Além disso, juntaram toda documentação comprobatória da movimentação do referido patacho após o episódio da arribada forçada no Recife. Assim argumentavam:

⁴⁸⁸ ALMANAK... Op. Cit., 1873-1882.

⁴⁸⁹ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (5075, 28/08/1872).

⁴⁹⁰ BRASIL. Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores. Tribunal da Relação. Número 205, Caixa 537, Galeria C (28/04/1874). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1874.

[...] da prova testemunhal pelos Embargantes (E. P. Wilson & C.) produzida, da documental e exame de seus livros resulta que o patacho D. Rachel estava em ótimas condições de navegabilidade tendo passado por grandes reparações.⁴⁹¹

A primeira ação resultou na condenação dos Wilson a ressarcir Romaguera; no segundo caso, apenas em última instância e após dois anos decorridos do processo, a seguradora Confiança teve de ressarcir os ingleses, que repassaram o valor ao capitão português. Esses dois casos demonstram exemplos distintos da vasta gama de negócios dos ingleses. No mesmo ano, se envolveram em ações judiciais, por sua atividade nos fretes e por serem armadores.

Os anos que se seguiram foram de frenética expansão, o escritório em Londres passou a ganhar maior importância (comandado agora pelos irmãos Alexander e James Wilson), pois a demanda por carvão era grande e, assim, novas oportunidades de financiamento surgiram. As relações dos Wilson com David Davies, dono da gigante de transporte e abastecimento de carvão *Ocean Coal Company*, renderam bons negócios.

Em 1877, a estrutura administrativa da empresa foi centralizada em Londres e a Companhia do Dique do Comércio foi absorvida pela, agora unificada e mundializada, Wilson Sons & C.. Segundo Patrícia Saboia: “A empresa fundada 40 anos antes por seu pai e o tio Fletwood transformara-se numa sociedade por ações e decide partir para a verticalização.”⁴⁹²

A nova companhia foi autorizada a operar no império em maio de 1878⁴⁹³ e marcou o arranque final de crescimento das empresas da família. Sem citar a diversificação das empreitadas de Edward Junior⁴⁹⁴, nos atemos às atividades de serviços portuários da Wilson Sons & C. no Rio de Janeiro. Durante a década de 1880⁴⁹⁵, o seu trapiche passou a ser alfandegado⁴⁹⁶, para isso, os armazéns na ilha foram ampliados e, com isso, puderam importar maior variedade de carvão (pedra, turfa e coke). A empresa passou a oferecer os serviços de traslado, fretes e reboques com frota própria de embarcações a vapor que operavam em toda a Baía de Guanabara, principalmente fazendo traslado entre embarcações de longo curso e a Costa.

⁴⁹¹ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal da Relação. Número 5929, Caixa 301, Galeria C, folha 203 (24/10/1874). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1874.

⁴⁹² SABOIA, Patrícia. Op. Cit., p. 34.

⁴⁹³ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (6895, 11/05/1878).

⁴⁹⁴ Exploração para prospecção de óleo no interior da Bahia, a direção do Cassino Fluminense, consulado de Espanha e Itália, além de dono de terras na cidade e no interior.

⁴⁹⁵ ALMANAK... Op. Cit., 1885.

⁴⁹⁶ O processo de alfandegagem consiste no recebimento, fiscalização, aferição e auferição de mercadorias que são taxadas com obrigações pelo governo. No geral, são mercadorias de importação e exportação ou de grande importância para a sobrevivência de certa sociedade.

Toda essa trajetória foi possibilitada, na lógica do porto pré-capitalista, pela boa convivência dos Wilson com os poderes, especialmente com o governo imperial, que os agraciou com um sem-número de permissões, autorizações e cedeu os privilégios responsáveis pela maior parte de sua acumulação. Também por conta do jogo político, sua sobrevivência foi ameaçada. A Proclamação da República brasileira parece ter sido um golpe para a empresa.

O patriarca Edward Wilson falece em 1887 e, já em 1889, Edward Junior passa o controle acionário para os ingleses da Ocean Coal Company, os Davies passaram então a gerir a empresa e tiraram o peso que o Brasil tinha dentre os seus maiores negócios. No começo da década de 1890, a Wilson Sons, integrada aos negócios dos Davies e verticalizada, especializando-se em todo o referente ao carvão, já possuía uma frota 73 transatlânticos a vapor com capacidade de carga de 132.889 quilos.⁴⁹⁷ Boa parte dessas embarcações foi construída no seu Dique (**Anexo 37**), pois, ainda era, mesmo trinta após sua inauguração, uma das maiores estruturas de construção e reparo naval que servia à Corte.

5.3. Docas de Dom Pedro II: Entre o Melhoramento e a Exploração dos Trapiches

As Docas de Dom Pedro II⁴⁹⁸ foram o exemplo mais bem acabado das poderosas limitações que a formação social brasileira impunha aos melhoramentos dos portos. O seu grande armazém, o pequeno cais e as pontes consistiam, de fato, num avanço para sua época, mas não tiveram a capacidade de reunir capitais, modificar a natureza e intervir no processo produtivo ao ponto de transformar a operação portuária vigente. Ao contrário, durante e depois da atuação de Rebouças, a Docas de Dom Pedro II reproduziu a lógica pré-capitalista no porto do Rio de Janeiro.

Certamente que a história da Docas de Dom Pedro II tem em André Rebouças seu principal personagem. Não nos furtaremos a comentar sua atuação na dita Companhia, entretanto, devemos lembrar que a Docas existiram para além de 1877, quando o conhecido engenheiro brasileiro não mais era gerente da companhia.

André Rebouças foi um dos mais destacados intelectuais que intentaram projetos de melhoramentos portuários no Rio de Janeiro. Após várias explorações nos diferentes portos ingleses e franceses, André Rebouças voltou ao Brasil, em 1867, já como diretor das obras da Doca da Alfândega, com uma série de ideias sobre a necessidade de outras construções

⁴⁹⁷ JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

⁴⁹⁸ Na República a companhia teve seu nome mudado para “Docas Nacionais”.

portuárias para o desenvolvimento das vocações naturais do Brasil. Além disso, seus estudos tentaram compreender as peculiaridades do litoral na Corte, conhecer os materiais mais apropriados para as obras hidráulicas e portuárias, além de pregar a conveniência de transformar a costa brasileira, produtivamente, através da iniciativa privada. Entretanto, boa parte deles falhou, redundou em enganos ou não encontraram o resultado pretendido.

A idealização de Rebouças era acabar com as pontes e pontões, os trapiches e armazéns de sobrados, as sumacas e alvarengas, as carroças e carregadores. Em todos os artigos publicados no *Jornal do Comércio*, que posteriormente se reuniam em estudos, além das polêmicas com engenheiros nacionais e poderosos negociantes da praça do Rio de Janeiro, Rebouças revelava as potencialidades do porto da Corte e produzia projetos, ora à frente do seu tempo, ora limitados pelas contingências financeiras e do estágio técnico-tecnológico da engenharia brasileira.

Nos artigos e documentos por ele reunidos para a incorporação da Companhia Docas de Pedro II, o reconhecimento que as limitações do porto e sua operação eram incompatíveis com a crescente movimentação fica patente:

Por essa regra se vê que o cais que possui atualmente o porto do Rio de Janeiro com a profundidade necessária para serem utilizadas pelo comércio tem uma extensão insignificante em relação ao que é estritamente necessária. A maior parte dos navios mercantis ficam ancorados à grande distância da terra e sua carga e descarga se faz por meio de saveiros e alvarengas.⁴⁹⁹

O projeto de Rebouças supostamente contava com financiamento da gigante companhia *Liverpool, Brazil & River Plate Mail-Steamers* no montante de dez mil contos de réis ou um milhão de libras esterlinas. A empresa inglesa operava transportes marítimos em escala global, especialmente transatlântico, e no Brasil fazia-se representar por Stephen Busk & C..

A possibilidade de investidores estrangeiros com representação nacional estava garantida, como já vimos, pela legislação de Docas de 1869. Os reclamos do engenheiro deixavam claro os interesses dos sócios ingleses, cujo “[...] os vapores fazem hoje a maior parte do comércio de importação do Rio de Janeiro. São incalculáveis os prejuízos que sofre tão importante empresa pela falta de cais adequados aos seus vapores no porto do Rio de Janeiro.”⁵⁰⁰

⁴⁹⁹ REBOUÇAS, André. *Companhia das Docas de Dom Pedro II nas Enseadas da Saúde e da Gamboa no Porto do Rio de Janeiro: publicação dos documentos que precederão e motivarão sua organização*. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871, p. 4.

⁵⁰⁰ REBOUÇAS, André. *Op. Cit.*, p. 14.

Entretanto, o que verificamos nos relatórios da empresa é que o aporte da gigante da navegação não foi efetivado na sua incorporação.⁵⁰¹ (relatório CDPII 1874) Stanley Youle, responsável por reunir esses capitais, não conseguiu convencer os sócios de Liverpool a inverter expressiva quantia de um milhão de libras esterlinas no projeto. Desta forma, seus acionistas eram todos negociantes da praça do Rio de Janeiro, alguns com claros interesses conflitantes com a empresa (como o caso emblemático de Mariano Procópio Ferreira Lage) e que especulavam com seus papéis.⁵⁰² Essa caracterização pode ser confirmada, ao longo do tempo, com a composição de sua diretoria demonstrada no **Quadro 13**.

Quadro 13: Diretoria da Companhia das Docas de Dom Pedro II (1872)

CARGO	NEGOCIANTE	OCUPAÇÕES
Presidente	Conde de Estrela	Sócio da ACRJ, Diretor da Companhia de Seguros Sobre a Vida
Secretário	Domingos Andrade Figueira	Vereador na Câmara Municipal do Rio de Janeiro
Caixa	José Machado Coelho	Diretor do Banco do Brasil
Gerente	André Rebouças	Engenheiro, Professor da Escola Politécnica
Administrador no Trapiche Portas	Candido Soares de Mello	Vice Consul da Grécia no Brasil
Administrador no Trapiche da Pedra do Sal	José Ricardo Muniz	Membro da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional
Administrador no Trapiche Bastos	João Maria do Valle	Negociante de Importação e Exportação

Fonte: Adaptado de VIEIRA, Nívea. A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: Definição e Redefinição das Políticas Públicas para o Porto do Rio de Janeiro (1869-1934). Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH/UFF, 2014; ALMANAK... Op. Cit., 1871.

A sanha de Rebouças era construir um complexo de Docas tais quais as *London Dock's* e *Vitória Dock's* em Londres, fazendo da Doca da Alfândega o grande entreposto de importação e exportação de gêneros especiais; e das Docas de Dom Pedro II o grande expedidor e recebedor dos gêneros até então conhecidos como “de estiva”, especialmente o café e o carvão.⁵⁰³

Para Rebouças, a continuação do projeto de Neate, na Doca da Alfândega, garantia a viabilidade e complementariedade da Docas de Dom Pedro II. Mais tarde, com o fim da

⁵⁰¹ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Relatórios da Diretoria e da Direção Geral das Obras. Parecer da Comissão Fiscal. Recursos ao Conselho de Estado. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874.

⁵⁰² LAMARÃO, Sérgio. Op. Cit., p. 68.

⁵⁰³ REBOUÇAS, André. Op. Cit.

Companhia da Doca da Alfândega, o engenheiro trabalhou politicamente para a junção física e operativa das duas infraestruturas.⁵⁰⁴

Para isso, era fundamental que o seu empreendimento na Saúde e na Gamboa fosse bordejado pelas linhas ferroviárias que ligariam os seus armazéns à Estação Central da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Segundo Lamarão: “Esse problema, que aumentava os custos das mercadorias importadas e exportadas, poderia ser solucionado com a instalação de vias férreas ao longo do cais, ligadas por ramal à estrada de ferro.”⁵⁰⁵

Em seu contrato de concessão e seus estatutos, a Companhia das Docas de Dom Pedro II estava fundada com capital de 10.000:000\$000 divididos em 50000 ações de 200\$000. A ela, estava garantido o direito de desapropriação dos terrenos de marinha com uso produtivo, ou seja, a posse legal dos trapiches por outrem não aparecia como questão a priori. As rendas da companhia seriam auferidas pelo tarifário do serviço de cais e docas já regulamentado em 1867, além das tarifas de armazenagem e reparação naval que compunham seu projeto. À companhia, foi autorizado o direito de emitir warrants, ou seja, papéis que funcionavam como títulos das mercadorias por ela armazenadas. Sua concessão valia por 90 anos, com igual validade para isenção nos direitos de importação dos seus materiais de serviço. Seu contrato estabelecia uma previsão de lucros na ordem de 10%. Ainda pelo contrato e estatuto, a dita companhia teria interlocução direta com o governo imperial.⁵⁰⁶ Também é digno de nota que, em decreto a parte, foi criada a companhia específica para construção do Dique para reparação e construção naval no sistema Edwin Clark.⁵⁰⁷

Tabela 6: Orçamento Projetado da Companhia das Docas de Dom Pedro II

Capital	10.000:000\$000
Desapropriação dos terrenos e dos edifícios	3.000:000\$000
Construção dos Cais e das Pontes	3.500:000\$000
Armazéns e telheiros	2.000:000\$000
Aparelho de Edwin Clark	1.000:000\$000
Administração durante a construção e despesas imprevistas	500:000\$000

Fonte: REBOUÇAS, André. Companhia das Docas de Dom Pedro II nas Enseadas da Saúde e da Gamboa no Porto do Rio de Janeiro: publicação dos documentos que precederão e motivarão sua organização. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871.

Segundo o projeto, em seu orçamento, o que mais consumiria capital seriam as obras hidráulicas, apenas 500 mil réis a mais que as desapropriações. Essa proporção é de se surpreender devido à experiência de Rebouças na Doca da Alfandega, com este trabalho

⁵⁰⁴ LAMARÃO, Sérgio. Op. Cit.

⁵⁰⁵ Ibidem, p. 61.

⁵⁰⁶ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (4492, 23/03/1870) (4774, 23/08/1871).

⁵⁰⁷ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (4665 03/01/1871).

podemos dizer que Rebouças não estava suscetível a subdimensionar os gastos com as construções na costa. É muito pouco provável que as desapropriações, apenas e tão somente na região projetada pelas docas, tivessem gastos comparáveis aos das obras hidráulicas. Nesse ponto, o orçamento de Rebouças não encontra paralelo com a realidade.

Ainda avaliando o projetado por Rebouças⁵⁰⁸, é digno de registro que o engenheiro ressaltou a profundidade suficiente na maior parte das enseadas da Saúde e da Gamboa. As dragagens seriam de pequena monta, no máximo de 1 a 3 metros, sendo utilizadas, para tal, as dragas a vapor. Rebouças ressalta que não havia necessidade de reclusas e comportas ou quebra-mar, por conta disso sua principal tarefa era de construir 2.652,5 metros de cais. Os cais estariam assim distribuídos: cais da Saúde 1826 metros e cais da Gamboa 826,500 metros. Os armazéns e telheiros estariam assim distribuídos: na Saúde 67.699 m² e na Gamboa 26.280 m², conformando uma extensão útil de 84.581 m². Para além disso, o sistema de diques Edwin Clark precisaria de um local reservado, especialmente para alocar o seu elevador de 100 metros. O complexo estava projetado com cinco portões de 300 ou 330 metros, um em cada bacia.

Entretanto, governo Imperial vetou duas cláusulas das mais importantes no projeto de Rebouças: a cláusula XIX da proposta de Rebouças dizia respeito à proibição de trabalho escravo na construção, custeio e operação das Docas, este ponto foi excluído do contrato e dos estatutos da companhia; também foi vetada a cláusula de número XI no contrato com o governo, excluindo assim qualquer tipo de prerrogativa da dita companhia na construção ferroviária da ligação de suas docas à estação central da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Mesmo assim Rebouças deu andamento no projeto.⁵⁰⁹

Contudo, o poder dos interesses enredados na operação portuária existente desde a colônia, somado a algumas incapacidades técnicas e, especialmente, ao fracasso em reunir de forma efetiva maiores capitais, impediram maiores avanços da Docas.

No Rio de Janeiro, os vários projetos aprovados pelo governo Imperial esbarravam nos poderosos e tradicionais proprietários de negócios das várias atividades na operação portuária, os que foram executados tinham seu planejamento inconcluso e sua capacidade diminuída. Como bem demonstra Nívea Vieira, a Câmara Municipal fora instrumentalizada para tal:

Dois dias antes da inauguração das obras das docas, em 13 de setembro de 1871, a Câmara Municipal do Município Neutro mandou embargar as obras alegando usurpação de seus terrenos. O embargo judicial da Câmara gerou pânico entre os acionistas.⁵¹⁰

⁵⁰⁸ REBOUÇAS, André. Op. Cit.

⁵⁰⁹ Ibidem, pp. 18-21.

⁵¹⁰ VIEIRA, Nívea. Op. Cit., p. 95.

O episódio do embargo redundou na prisão de operários que prosseguiram na obra. Após meses impedidos de dar sequência aos seus intentos, a Docas entrou em acordo com a Câmara Municipal prometendo a permuta da praça pretendida por outra a ser construída pela empresa, também dotada de cais nas mesmas condições e medidas que a Praça Municipal. A companhia ainda se comprometia com a arborização e ajardinamento da nova praça, além do mesmo nos arredores do seu edifício da Praça Municipal, assim como todo arruamento em volta do edifício estaria por conta da empresa. A empresa deveria depositar uma caução de 300:000\$000 para garantir o comprometido, ficando sujeita às multas do acordo.⁵¹¹ Entretanto, nada disso se tornou realidade, pois a Praça Municipal e o cais da Imperatriz não foram efetiva e totalmente tomados pela empresa. Seu grande armazém terminava exatamente em frente à praça.

Os interesses, com os quais Rebouças se debatia, se encontram muito bem resumidos por Alexandro Dantas Trindade:

As dificuldades na criação da Docas de Dom Pedro II ilustram bem o drama vivido por Rebouças entre 1870 e 1875. Afinal, entrava em rota de colisão com interesses distintos, desde os que pleiteavam outras empresas e iniciativas particulares – tais como o grupo Tavares & Cia, a Cia Locomotora de Assis Silveira e Domingo Moitinho, e a Empresa Metropolitana, de Mariano Procópio – até os que defendiam a iniciativa governamental pura e simples.⁵¹²

O autor percebe o conflito às claras, entretanto uma verdadeira batalha na opinião pública, de forma apócrifa ou através de heterônimos, já era corrente através dos maiores jornais da Corte. O maior questionamento se referia à possibilidade de monopolização do porto pela companhia. Como se pode ler numa nota publicada pelo Jornal do Comércio e não assinada: “O monopólio não é, nunca foi, nem há de ser bem público. Nenhum governo pode no Brasil decretar o monopólio. A concessão, pois, feita à Companhia das Docas de D. Pedro II é ilegal!”⁵¹³

Apesar de que, nos seus primeiros relatórios, a companhia deixou claro, aos seus acionistas, um suposto desembaraço no processo de desapropriações.⁵¹⁴ O que podemos constatar foi um ávido questionamento acerca dessa prerrogativa nos jornais. Um dos mais recorrentes articulistas, que assinava os seus textos simplesmente com três asteriscos, reuniu todos os artigos públicos no Jornal do Comércio em obra intitulada *As Docas de Dom Pedro II ou o Monopólio dos Trapiches*.

⁵¹¹ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (07/10/1871).

⁵¹² TRINDADE, Alexandro Dantas. André Rebouças: da Engenharia civil a Engenharia Social. 2004. Tese (Doutorado em Sociologia). Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2004.

⁵¹³ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (16/09/71).

⁵¹⁴ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Op. Cit., p. 11.

Num dos mais contundentes artigos contra a prerrogativa de desapropriação da Docas, o autor anônimo respondia ao discurso de André Rebouças na inauguração das referidas obras. No artigo que originalmente foi publicado em 19 de setembro de 1871, o centro de sua contestação estava no desrespeito ao direito de propriedade:

Não nos queixamos que se façam docas. Clamamos contra a autorização dada a uma associação de indivíduos, contra a lei fundamental do Estado, para nos prejudicar! E se a empresa é tão lucrativa para os associados, como vos destes ao trabalho de demonstrar, para que a privação da propriedade alheia? [...] em vista da constituição, só por motivo de interesse público pode o cidadão ser privado de sua propriedade. E vossa associação não é para objeto de interesse público. Ao contrário. Tem por fim fazer desaparecer o motivo que obrigou a Companhia da Doca da Alfândega a reduzir 50% na tarifa de armazenagem, para equiparar os preços aos trapiches particulares.⁵¹⁵

Também fica claro a tentativa de pôr o comércio contra a Docas insinuando que o seu objetivo, ao fazer desaparecer os trapiches, era elevar o custo da armazenagem.

Mediante à grita do comércio, pela possibilidade de a companhia monopolizar os trapiches, avançando sobre as suas desapropriações mesmo com o uso produtivo das terras de marinha pelos mesmos, Rebouças resolve ir aos Estados Unidos estudar os melhores materiais para construção das docas. Num livro que justificava o seu sistema de obras e os materiais que deveriam ser utilizados nas Docas, Rebouças dizia que as pontes deveriam ser de ferro e de madeira,⁵¹⁶ o que para boa parte dos seus críticos queria dizer que o engenheiro estava apenas expandindo os trapiches.

Em outra nota, assinada agora por um heterônimo extremamente sarcástico, a utilização dos trapiches pela companhia é escancarada como contraditória aos intentos de Rebouças:

Pergunta-se ao silencioso Dr André Rebouças se deixou de ser engenheiro distinto para se tornar agenciador de cargas para trapiches arruinados, pois consta que S.S. contratou o tal cais de estacas, que qualificou de “grandes melhoramentos e embelezamento do porto”, com empreiteiros somente, para lhe ficar o tempo livre para uma nova profissão. Pobres negociantes que, apesar de haver falta de trapiches, vêm-se perseguidos por todos os lados para darem os seus gêneros em depósito! O homem é metedido e não se importa com os meios, que os fins! A doca da Alfândega, outrora tão favorecida e querida, hoje o tem desabridamente pela proa! Com mudam as coisas neste vale de lágrimas! Miséria humana!

*O quero quero que come sardinhas e arrota pescados*⁵¹⁷

A disputa se acirrou mais ainda quando a companhia rechaçou a possibilidade de construir os molhes com pedra e alvenaria, além de não admitir que o seu cais necessitasse ter profundidade maior que sete metros. Dessa forma, apenas o cais seria de alvenaria, assim

⁵¹⁵ MATTOS, Antônio Gomes (orgs.). As Docas de Dom Pedro II ou o Monopólio dos Trapiches. Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1872, p. 55.

⁵¹⁶ REBOUÇAS, André. Justificação do Sistema de Execução das Obras. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1872.

⁵¹⁷ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (29/10/71).

como em Nova Iorque. De acordo com Rebouças: “Construir molhes de pedra na enseada da Saúde seria cometer um erro técnico injustificável; custaria somas enormes e iria promover o aterro desse magnífico ancoradouro natural.”⁵¹⁸

Entendimento diferente tinha o Ministério da Agricultura. Através do Aviso de 20 de março de 1871, o ministro deixou claro que “[...] a companhia obrigou-se a construir docas que permitam sempre a flutuação de navios de grande calado, devendo para este fim proceder nas respectivas enseadas às escavações precisas para dar-lhes, em toda extensão, profundidade superior a 9 metros, ainda nas marés mais baixas.”⁵¹⁹

No ano seguinte, os relatórios do ministério davam conta de que as obras na Saúde seguiam em ritmo moroso, apenas consolidando os terrenos ganhos ao mar com a muralha do cais. Segundo o engenheiro fiscal da empreitada, Antônio de Paula Freitas:

Sem deixar de reconhecer quanto são difíceis as obras hidráulicas, que no meu fraco entender constituem o que há de mais delicado na engenharia, não posso deixar de sentir quanto são perniciosas estas faltas por parte dos organizadores das empresas, os quais se comprometem de antemão a obras de cuja possível exequibilidade nem sempre tem certeza.⁵²⁰

Apesar das reclamações das autoridades, com o advento da rescisão do contrato entre o Império e a Companhia da Doca da Alfândega, a Docas consegue, em 1873 a extensão da sua área de concessão no sentido do Morro de São Bento. A intenção, no futuro, era de arrasar com o morro e juntar a Doca da Alfândega às Docas de Dom Pedro II.

Para tal, o capital da companhia foi elevado para 20.000:000\$000. Assim se comprometia as Docas de Dom Pedro II:

As obras que a companhia se propõe executar entre o Arsenal de Marinha e o predio nº 130 da rua da Saude, consistirão no seguinte: §1º Na construção de um caes com todo o material necessario ao embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, de fôrma que tenha junto a si uma profundidade de sete metros pelo menos [...]⁵²¹

Nesse novo contrato, estava esclarecido que as pontes deveriam ser de alvenaria ou de ferro, jamais de madeira. Entretanto, insistiu o governo imperial em vedar a possibilidade da companhia de construir qualquer tipo de ferrovia. Em compensação, abria a possibilidade de alfandegamento dos seus armazéns: “Os armazens das dócas construidos pela companhia gozarão das mesmas vantagens e favores concedidos por Lei aos armazens alfandegados e interpostos, uma vez que satisfaçam as condições dos regulamentos fiscaes relativos a estes

⁵¹⁸ REBOUÇAS, André. Justificação... Op. Cit., p. 15.

⁵¹⁹ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1871, p. 156.

⁵²⁰ BRASIL. Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório. Anexo U. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1872, p. 6.

⁵²¹ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (5438, 15/10/1873).

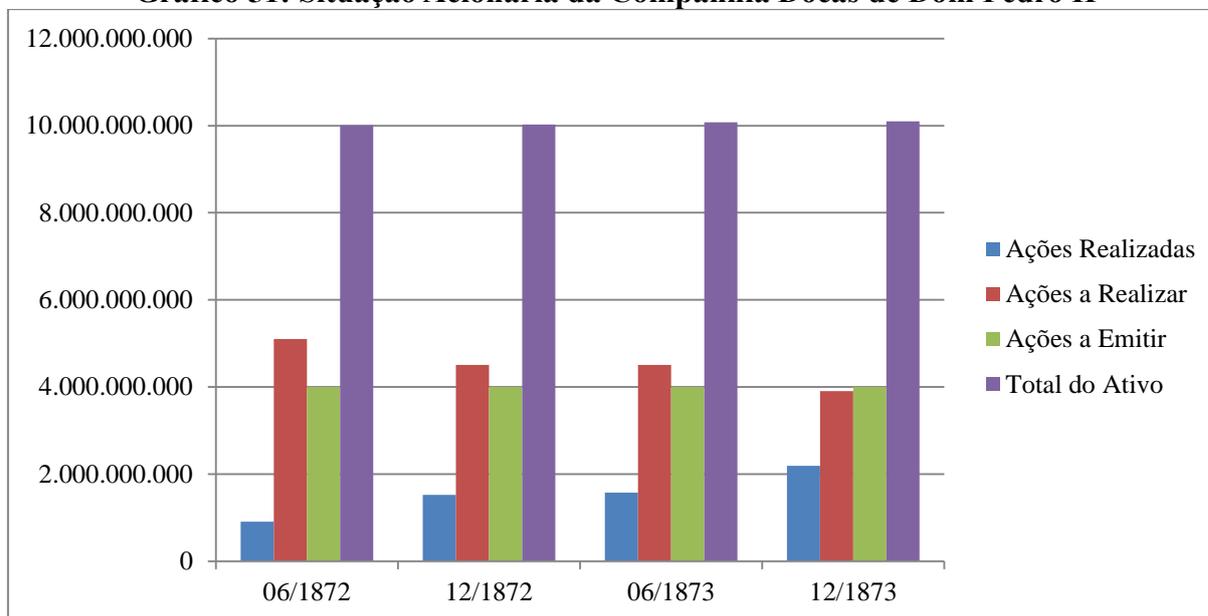
armazens.”.⁵²² Além disso, subordinou toda parte de ordenamento urbano necessário ao crivo da Câmara Municipal.

Possivelmente, a mais importante adversidade com o qual a empresa teve de lidar, para ter maiores lucros e remunerar os seus capitais, foi a tentativa, negada até 1874, de alfandegar os seus “armazéns provisórios”, os tão conhecidos Trapiches da Pedra do Sal, Portas, Bastos e Ferreira.

Essa dificuldade inicial travava a possibilidade de maior atração e acúmulos de capital, o que era garantido através da exploração de trapiches, embora a exploração dessa unidade produtiva fosse típica do reverso ao que dizia pretender a Docas de Dom Pedro II. Argumentava a companhia em seus relatórios que os impedimentos no âmbito do Ministério da Fazenda dificultavam mais ainda a construção das difíceis infraestruturas projetadas.

Assim, procederam uma reclamação formal no Ministério da Agricultura, em 13 de novembro de 1873: “A administração fiscal, bem longe de ter, segundo o pensamento da lei de 13 de outubro de 1869, acoroçoado a iniciativa individual na fundação de docas e no melhoramento dos portos do Império, tem promovido guerra sistemática, suscitando à Companhia Docas de Dom Pedro II toda a sorte de dificuldades!”.⁵²³

Gráfico 51: Situação Acionária da Companhia Docas de Dom Pedro II



Fonte: COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Relatórios da Diretoria e da Direção Geral das Obras. Parecer da Comissão Fiscal. Recursos ao Conselho de Estado. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874.

As dificuldades financeiras, suscitadas ou não por questões políticas, podem ser confirmadas pelo **Gráfico 51**, sendo este um demonstrativo da falta de efetividade na

⁵²² Idem.

⁵²³ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Op. Cit., p. 3.

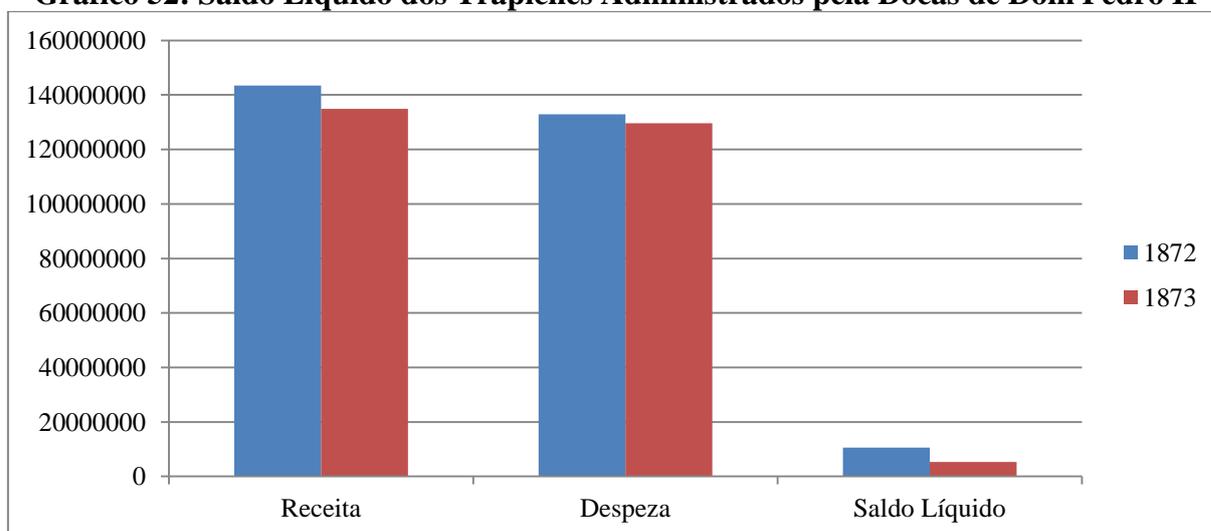
captação de capitais e garantia de liquidez da companhia. Mesmo as ações emitidas não encontravam compradores, ou os compradores não inteiravam a sua realização. Dessa forma, durante os primeiros anos da companhia, o seu capital real não passou de 20% do projetado. As ações realizadas chegaram a pouco mais de 2.000:000\$000.

A grande pressão da Docas junto ao Ministério da Agricultura fez efeito. Pelo Aviso 423 do Ministério da Fazenda, de 09 de novembro de 1874⁵²⁴, a alfandegagem dos trapiches da Docas estava permitida e restrita às mercadorias da tabela 7 e outros produtos, especialmente o café. Assim designava o ministro ao inspetor da Alfandega:

[...] deverão ser considerados armazéns provisórios da Companhia os atualmente existentes na parte do cais construído na área de concessão [...] que os navios de vela e a vapor, que descarregam nos ditos armazéns, poderão aí receber a sua carga de retorno, seja café ou de qualquer outro produto nacional.⁵²⁵

O aviso também determinava o pronto alfandegamento do armazém definitivo, assim que estivesse concluído e atendendo às exigências das repartições fiscais. A constatação do ministro da agricultura sobre o efeito dessa medida era lapidar: “Foi somente depois que, pelo ministério da fazenda, se expediu o auido de 09 de novembro do ano próximo findo, que as obras desta empresa receberam novo impulso.”⁵²⁶

Gráfico 52: Saldo Líquido dos Trapiches Administrados pela Docas de Dom Pedro II



Fonte: COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Relatórios da Diretoria e da Direção Geral das Obras. Parecer da Comissão Fiscal. Recursos ao Conselho de Estado. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874.

O exemplo mais fiel desse processo é o fato de que a Companhia das Docas de Pedro II passou a arrendar e gerir trapiches, ao invés de desapropriá-los para a construção de novas e modernas infraestruturas.⁵²⁷ O alto custo das desapropriações pesava nessa decisão: “O

⁵²⁴ BRASIL. Ministério da Fazenda. Coleção das Decisões do Império do Brasil. Aviso 423 de 09 de novembro de 1874. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1874.

⁵²⁵ Idem.

⁵²⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura... Op. Cit., 1874, p. 193.

⁵²⁷ ALMANAK... Op. Cit., 1872-1891.

arrendamento e o custeio dos trapiches, durante a execução das obras, foram impostos à diretoria desta companhia pela força das circunstâncias.”⁵²⁸ A conclusão óbvia que tiramos é que a Docas se tornou, ao menos em seus primeiros anos, uma verdadeira companhia trapicheira, logo que o arrendamento não permitia a demolição.

Alguns desses trapiches tinham implementado os seus melhoramentos materiais, especialmente os alfandegados. Um deles foi o trapiche Portas, onde assentou motores a gás para carga e descarga dos produtos que recebia.⁵²⁹ A rentabilidade dos quatro trapiches da companhia está comprovada pelo seu saldo líquido nos anos de 1872 e 1873. Nos seus dois primeiros anos de atividade, a companhia lucrou mais de 16:000\$000 com a operação dos trapiches. Ao fim e ao cabo, era essa a renda que garantia a remuneração dos capitais reunidos.

As rivalidades entre a Alfandega e a Docas parecem não ter desaparecido com a Companhia da Doca, o parecer do inspetor da Alfândega, de 07 de janeiro 1874, desabona completamente algumas das pretensões da companhia. Segundo o inspetor, a empresa não devia ficar

[...] à espera de favores, que supõe lhe dá direitos a importância da empresa e das obras, que não tem realizado, deixando de promover seriamente os meios necessários para executá-las e fazendo do granjeio de velhos trapiches o seu principal serviços. [...] a única solução seria perecer a companhia e adiar-se para melhores tempos os melhoramentos, esperando que outra companhia renascesse no lugar daquela.⁵³⁰

Mais uma vez a contradição, entre seus intentos e o processo produtivo que reproduzia, saltava aos olhos e era ressaltados. Contra-atacava a companhia reagindo aos revezes e ataques da principal repartição fiscal do Império: “[...] a todo momento possa registrar a história industrial deste país que a Companhia das Docas de Dom Pedro II nunca encontrou dificuldades reais senão perante o Ministério da Fazenda.”⁵³¹

Mesmo assim, estavam alfandegados os seus trapiches, e a renda deles não só cresceu, como se constata no **Gráfico 52**, como foi responsável pela distribuição de dividendos em 1874 e 1875, na ordem de 1\$600 por ação.

Não é exagero dizer que a renda dos trapiches foi a principal fonte de financiamento para a retribuição dos capitais que garantiram os mínimos avanços na infraestrutura portuária da Corte realizados pela Companhia das Docas de Dom Pedro II. A construção do armazém,

⁵²⁸ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II... Op. Cit., p. 12.

⁵²⁹ BRASIL. Op. Cit., Livro 33, Registro 764 (24/10/1889).

⁵³⁰ BRASIL. Ministério da Fazenda. Coleção das Decisões do Império do Brasil. Alfandega da Corte. Parecer de 07 de janeiro de 1874. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1874.

⁵³¹ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Op. Cit., p. 11.

cais e pontes da Dom Pedro II (**Anexo 38**) constituía evidente avanço para operação portuária vigente, como constata o ministro da agricultura em 1876:

Durante o ano de 1875 a companhia das Docas de Dom Pedro II concluiu as obras do cais entre o beco da Pedra do Sal e a praça Municipal, e bem assim as fundações do armazém n. 5 e parte deste. [...] Em 1876 se concluiu o armazém a que se refere o período antecedente. É, no seu gênero, trabalho que abona a engenharia nacional.⁵³²

Gráfico 53: Renda Bruta dos Trapiches da Docas de Dom Pedro II



Fonte: COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Relatórios da Diretoria e da Direção Geral das Obras. Parecer da Comissão Fiscal. Recursos ao Conselho de Estado. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874-1878.

Entretanto, tendo que custear a manutenção do armazém e continuar as obras, a companhia pleiteou o alfandegamento geral do seu principal equipamento, o que foi negado peremptoriamente pela Alfândega. Para o inspetor, a permissão da Docas se tolhia à tabela sete e os produtos agregados no aviso de 1874. O que não era garantido, e só seria permitido caso fosse satisfeita uma série de requisitos de segurança e controle aduaneiros, o que aumentava mais ainda os custos de sua operação.

Após essas dificuldades e arrastadas negociações com a Alfândega, algo que parece incrível aconteceu: em 1877, a Alfândega arrendou o grande armazém das Docas de Dom Pedro II. Assim a diretoria explicava a decisão de forma dramática:

Depois de muitas conferências e longos debates nos quais foi muito auxiliada pela digna Comissão Fiscal, sob a pressão do dilema, ou de aceitar as duras imposições do referido projeto de contrato ou de continuar com seu grande armazém vazio e custeando velhos trapiches, resignou-se a aceitar o seguinte.⁵³³

O arrendamento tinha três anos de duração e valor anual de 110:000\$000, sendo finalmente sacramentado em setembro de 1877 à Alfândega. A Docas se responsabilizou a fazer algumas obras internas e o governo faria as adaptações necessárias para o alfandegamento do armazém. Essa negociação custou “a cabeça” de Rebouças, que assim definia este processo:

⁵³² BRASIL. Ministério da Agricultura... Op. Cit., 1876, p. 303.

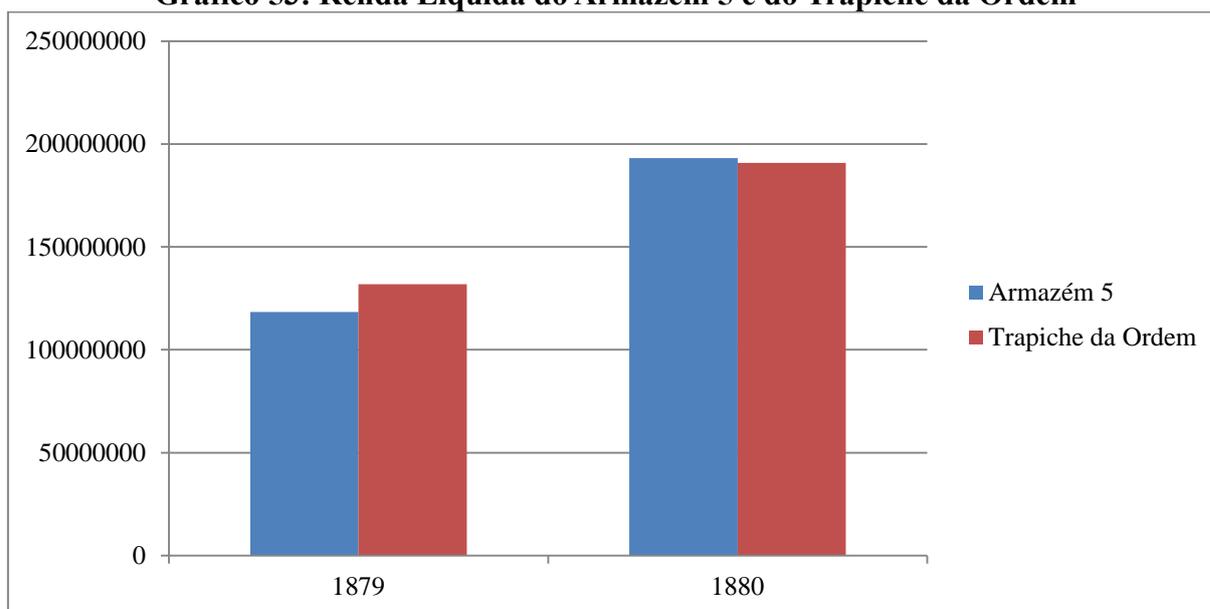
⁵³³ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Op. Cit., 1878, p. 3.

“[...] a história da companhia das Docas de Dom Pedro II se resume a uma palavra: traição!”⁵³⁴

A retirada de Rebouças não era o fim da companhia, mas nesse ponto, se findavam os melhoramentos portuários que ela de fato efetivou. As Docas de Dom Pedro II construíram, de fato, o seu cais entre o beco da Pedra do Sal e a Praça Municipal com cerca 160 metros de extensão, muito menos que os mais de 2600 metros projetados. Os dois grandes molhes de madeira mediam 110 metros de comprimento por 12,5 metros de largura e eram guarnecidos por telheiros. O grande armazém “número 5”, construído em terras acrescidas de marinha, tinha três pavimentos e ocupa uma área de 4650 metros quadrados, até hoje.

Por ter paralisado as obras e suas funções administrativas com o arrendamento das suas infraestruturas, além da entrega de todos os trapiches arrendados, a companhia reajustou o seu capital para metade do que oficialmente tinha, voltando aos 10.000:000\$000 divididos em 50.000 ações de 200\$000.⁵³⁵

Gráfico 53: Renda Líquida do Armazém 5 e do Trapiche da Ordem



Fonte: COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Relatórios da Diretoria e da Direção Geral das Obras. Parecer da Comissão Fiscal. Recursos ao Conselho de Estado. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1880-1881.

A razão do arrendamento se evidenciou exatamente na rescisão do contrato, já em 1879. O Governo Imperial considerou proibitivos os custos para a operação do dito armazém, assim o devolvendo a sua proprietária:

Rescinde o contrato de arrendamento do armazem n. 5, pertencente á Companhia das Dócas de D. Pedro II. Tendo em consideração que o contrato de arrendamento, por tres annos, do armazem n. 5, pertencente á Companhia das Dócas de D. Pedro II, para o serviço da Alfandega do Rio de Janeiro, é prejudicial aos interesses

⁵³⁴ REBOUÇAS, André. Diário e Notas Autobiográficas. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1938, p. 86.

⁵³⁵ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (6933 08/06/1878).

nacionaes, porquanto a receita, proveniente da armazenagem, capatazias e do imposto de dócas, arrecadada das mercadorias recolhidas ao dito armazem, é inferior á despeza, que com o seu custeio faz a Fazenda Nacional.⁵³⁶

De forma muito agradecida, o Governo Imperial devolvia o armazém à companhia e reconhecia os favores, privilégios e isenções concedidos após a sua utilização pela autoridade aduaneira.

O armazém da companhia continuou, então, alfandegado, tendo preferência no depósito dos gêneros listados na tabela sete. Também conseguiu a preferência de exportação do café pelo seu armazém e pelo Trapiche da Ordem, o qual esta ficou com o arrendamento no distrato. Novamente não nos surpreende o **Gráfico 53**, nele se demonstra a importância do Trapiche da Ordem na percepção das rendas da Companhia das Docas de Dom Pedro II.

Apesar de incontestável avanço, as infraestruturas, especialmente as hidráulicas, construídas pela Docas de Pedro II, sofriam com suas fragilidades. Essa conclusão está bem demonstrada no processo que ingressou no Juízo Especial do Comércio contra o Capitão da Barca Americana *Tafay & Backeuser Meyer*. A companhia pleiteava uma reparação pela destruição de duas colunas da sua segunda ponte, pela dita barca. A embarcação que carregava até 500 toneladas, sendo considerado um veleiro de porte médio, conseguiu fazer uma avaria significativa na ponte.

A reparação de tal dano surpreende pelos valores módicos. Após a nomeação de dois peritos, por parte da Docas e do Capitão, o Juiz do Comércio decidiu que os danos causados eram na monta de 127\$000, e que os réus deveriam pagar apenas 87\$000, já que 40\$000 poderiam ser reaproveitados em materiais restantes do acidente. Logo se percebe o quão suscetível eram as pontes, estando óbvio seu caráter absolutamente precível.⁵³⁷

Necessitando de novas formas de financiamento, em 1881, a companhia é autorizada a emitir obrigações nominais ao portador.⁵³⁸ No mesmo ano, se desfazem do trapiche da ordem, mas continuam mantendo os terrenos na rua da Saúde (alguns eram trapiches antes da construção do armazém 5) como seus “bens de raiz”.⁵³⁹ Também podemos questionar se a companhia não continuou operando trapiches sem declarar em seus relatórios. É lícito imaginar que parte dessas propriedades, na rua da Saúde, continuassem servindo de “armazém provisório”.

⁵³⁶ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (7230 23/03/1879).

⁵³⁷ BRASIL. Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores. Juízo Especial do Comércio. Número 2785, Caixa 1248, Galeria 1 (1880). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1880.

⁵³⁸ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (8351 24/12/1881).

⁵³⁹ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Op. Cit., 1882.

Em 1882, uma vitória expressiva da Docas sela um acordo de paz inusitado. Uma antiga adversária, a Companhia Locomotora, que há muito fazia parte dos transportes urbanos no Rio de Janeiro através dos seus trilhos de bondes puxados por burros, se transformou numa importante aliada. Através da inusitada parceria, um antigo sonho se realizava de uma forma diferente do projetado. Ao invés da ferrovia chegar à Docas, após o acordo com a, agora, Companhia de Carris Urbanos, os trilhos do bonde passaram a transportar os produtos que chegariam até a parte de dentro do armazém e o seu cais. Como se pode ler no Jornal do Comércio:

Café em Wagons

Realizou-se ontem a inauguração deste serviço nas Docas de Dom Pedro II, perante numeroso concurso de negociantes, industriais, ensacadores, exportadores e comissários de café, deputados e senadores, diretores de bancos, repartições públicas e das companhias Docas de Dom Pedro II, Villa Isabel, São Cristovão e Carris Urbanos, corretores e engenheiros e representantes da imprensa. Compareceram os Srs. Ministro da Justiça e da Agricultura, acompanhado do seu oficial de gabinete.

As diretorias congregadas das companhias Docas de Dom Pedro II e de Carris Urbanos, com o fim de atender a uma necessidade que há muito se sentia e bem servir ao comércio exportador de café, realizaram um acordo que permite a entrada de wagons nos armazéns do edificio da Docas, prolongando-se as linhas de trilhos, em três séries, ao longo do cais aos qual atracam os navios que tem de receber o café de modo que o gênero possa ser embarcado sem demora e sob cobertura enxuta. É principalmente neste ponto que o serviço que acabam de prestatas as duas diretorias é importante.

Antes de realizado este melhoramento, o café ficava exposto ao tempo e quanto a chuva era tão forte que impedia o serviço de embarque, muitos dias se perdiam nestas desfavoráveis condições.⁵⁴⁰

O trajeto através dos trilhos da Carris era, com certeza, um avanço importante para a companhia. Entretanto, o caráter instável da força por tração animal e a limitação do tamanho dos vagões na bitola dos bondes eram um precioso óbice frente ao que já se tornava realidade com a Estação Marítima da Gamboa.

Em 1883, a companhia diminuiu seu capital para 4.000:000\$000, nesse ano suas ações valiam 135\$000 e prometiam render dividendos semestrais de 6\$000; com a diminuição, a partir 1884, passaram a valer 131\$000, remunerando supostamente 4\$500 semestralmente. A companhia passou, também, por uma reestruturação administrativa, que enxugou os seus quadros de diretoria. Mesmo assim, proeminentes figuras do Império e da praça do Rio de Janeiro continuavam encabeçando sua direção.

Quadro 14: Diretoria da Companhia das Docas de Dom Pedro II (1883)

CARGO	NEGOCIANTE	OCUPAÇÕES
Presidente	Barão da Laguna	Senador; Conselho Supremo Militar e de Justiça; Diretor da Amazon Steam Navigation Company;

⁵⁴⁰ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (33/06/1882, p. 1).

Diretor	Reginaldo Gomes da Cunha	Negociante de Importação e Exportação; Tesoureiro do Montepio Geral
Diretor	Militão Máximo de Souza Junior (futuro Barão de Andarahy)	Negociante de Importação e Exportação; Comissão Fiscal do Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro; Diretor da Companhia do Engenho Central de Bracuhy

Fonte: ALMANAK... Op. Cit., 1883.

Outro fato importante e conexo a essas medidas de austeridade, registradas nos relatórios da Docas de Dom Pedro II, é a informação sobre o seu contingente de pessoal efetivo, considerado extremamente exíguo. Estavam contratados fixos da companhia: 1 administrador, 1 agente, 1 guarda-livros, 2 escriturários, 6 conferentes, 1 contínuo, 1 cobrador, 2 mandadores, 2 arrumadores, 1 carpinteiro, 4 vigias e 10 trabalhadores. Os salários anuais fixos montavam em 30:093\$173, a isto soma-se a estiva contratada através das empreiteiras e o pessoal avulso, que significava um dispêndio maior, assim como em todas as unidades da operação portuária pré-capitalista, de 41:360\$200.⁵⁴¹

O conflito das Docas com os donos de trapiches não se findou com a retirada de Rebouças e o fim das discussões públicas sobre os seus fins através da imprensa. Até os seus últimos dias, a diretoria da companhia se debatia contra esses e outros agentes do porto pré-capitalista.

Quadro 15: Diretoria da Companhia das Docas de Dom Pedro II (1889)

CARGO	NEGOCIANTE	OCUPAÇÕES
Presidente	Barão de Andarahy	Presidente do Banco do Brasil; Diretor da Santa Casa de Misericórdia; Negociante de Importação e Exportação
Diretor	Manoel Guilherme da Silveira	Negociante de Importação e Exportação; Secretário da Estrada de Ferro Oeste de Minas
Diretor	Emillio Nielsen	Negociante de Importação e Exportação

Fonte: ALMANAK... Op. Cit., 1889.

Exemplo importante disso foi a longa disputa judicial envolvendo a companhia e Manoel Ferreira Portas, o dono do Trapiche Portas, arrendado (e não desapropriado como estava previsto em seu estatuto fundacional) pela companhia. Depois de alguns anos de arrendamento, Portas resolveu retomar a sua parcela de terras de marinha, o que a companhia negava de forma veemente. Amparado na legislação de terras de marinha, que respaldava o

⁵⁴¹ COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Op. Cit., 1885.

titular do terreno aforado, Portas venceu em todas as instâncias e a companhia cedeu em um acordo para a transferência do referido título.

A esse respeito, o diretor-presidente da empresa se dirigiu ao Conselho Fiscal na oportunidade da última Assembleia Geral da Companhia das Docas de Dom Pedro II, antes de ser tornar Docas Nacionais. Assim declarava o Barão de Andaraí :

Por acordão do Tribunal da Relação da Corte foi a Cia condenada, como sabeis, a pagar a Manoel Antonio Ferreira Portas pelos Terrenos de Marinha e benfeitorias em litígio a quantia de 168 contos e 393.915 réis, que na execução foi elevada para 184 contos e 877.749 réis.

Posteriormente, mediante acordo amigável e nos termos da composição feita com Portas, lavrada em Cartório [...] e da quitação julgada [...], foi essa quantia reduzida e pago a Portas 215 contos, com a aquisição desses Terrenos de Marinhas e benfeitorias e assentamento de diversos motores a gás para carga e descarga de mercadorias, o valor da propriedade foi elevado a 447 contos e 531.921 réis.⁵⁴²

Este comunicado é esclarecedor. Por um lado podemos perceber os melhoramentos e investimentos feitos em um trapiche, com a dotação de alguma maquinaria, ao ponto do seu valor chegar a 447:531\$921; por outro, podemos depreender que a Docas, apesar de não declarar formalmente, ainda fazia uso de trapiches.

Quase vinte anos após a sua fundação, tendo como um dos seus objetivos fazer desaparecer os trapiches das enseadas da Saúde e da Gamboa, a Companhia das Docas de Dom Pedro II continuava os adquirindo e, possivelmente, operando esta tão condenada unidade produtiva típica do porto pré-capitalista.

5.4. Estação Marítima da Gamboa: A Superação de um Grande Problema

Podemos dizer que a Estação Marítima da Gamboa é fruto de, ao menos, vinte anos de recorrentes reclamações a respeito dos trajetos tortuosos que os carretos e carregadores faziam com as mercadorias pelas ruas do Rio de Janeiro Imperial. Diversos projetos foram formulados para sanar essa questão. Algumas iniciativas de bondes urbanos conseguiram melhorar o trajeto, mas a tração animal continuava persistente e os seus problemas recorriam.

Exatamente por que os carris urbanos não davam conta do intenso movimento de mercadorias entre o Campo de Santana e o porto do Rio Janeiro, os carregadores e carroceiros pululavam puxando as cargas pelas ruas da zona portuária.⁵⁴³ Por conta disso, diversos engenheiros tentaram fazer chegar o trem até os bairros marítimos, assim como muitas

⁵⁴² BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 33, Registro 764 (24/10/1889). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1889.

⁵⁴³ MOURA, Ana Maria da Silva. Cocheiros e Carroceiros: Homens Livres no Rio de Senhores e Escravos. São Paulo: Hucitec, 1988; SILVA, Maria Laís Pereira. Os Transportes Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e Conflitos. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes do Rio de Janeiro/ Divisão de Editoração, 1992; TERRA, Paulo. Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.

empresas foram incorporadas com esse fim. Entretanto, apenas a grande ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Dom Pedro II, conseguiu cumprir esse intento.

A questão da morosidade somada aos custos nesse trajeto urbano das mercadorias trazidas pela estrada de ferro foi, de fato, a principal razão para a construção do Ramal da Gamboa. Contudo, a Estação Marítima só ganhou a sua dimensão, pois “[...] face às reduzidas possibilidades de expansão da estação central, tornava-se cada vez mais premente a construção de um ramal e a instalação de uma estação na orla marítima.”⁵⁴⁴

A Estação Marítima foi o principal feito do engenheiro Francisco Pereira Passos como diretor da estrada de ferro. Este foi o melhoramento portuário construído em mais curto espaço de tempo e de forma mais avassaladora. Além da experiência e competência da equipe de Passos, esse fenômeno se deu por uma decisão política da direção da Estrada de Ferro Dom Pedro II e do próprio Império, lançando mão dos fundos da empresa o quanto fossem necessários para efetivar tal objetivo.

As obras foram autorizadas em 1877⁵⁴⁵, mas a equipe de Passos já havia estruturado o seu projeto e executado muitas das diretrizes preparatórias antes mesmo de sua designação legal. Foram adiantadas as transferências de alguns títulos de aforamento das terras de marinha na Gamboa, especialmente do Trapiche do Barão da Gamboa; também antecederam à autorização oficial os contatos com o empreiteiro inglês Edward James Lynch para estudar o melhor sistema de execução das obras para os aterramentos do cais.

Segundo o relatório do Ministério da Agricultura de 1878, essas obras só não se consumaram de forma mais veloz devido às difíceis negociações quanto às desapropriações dos terrenos, especialmente na futura linha férrea. O relatório do Ministério da Agricultura esclarece a questão: “Em consequência de demora nos processos de indenização por desapropriação, ainda se não acha a área da estação inteiramente desembaraçada de todas as propriedades; mas já está livre o espaço necessário para a construção começada dos armazéns.”⁵⁴⁶

As evidentes vantagens desse melhoramento transpareceram nos relatos dos jornais quando da inauguração do ramal, em primeiro de julho de 1879, menos de dois anos depois da sua autorização formal. A inauguração contou com o lançamento da pedra fundamental do primeiro armazém e um longo discurso de Pereira Passos, ressaltando as economias que a Estrada de Ferro faria a partir do funcionamento do novo empreendimento, as conveniências

⁵⁴⁴ LAMARÃO, Sérgio. Op. Cit., p. 72.

⁵⁴⁵ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (6728, 03/11/1877).

⁵⁴⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura... Op. Cit., 1878, p. 228.

deste para o comércio e indústria nacionais, além das melhorias urbanas que a estação traria à Gamboa. Essa ocasião contou com a presença do Imperador que viajou de São Cristóvão até a Gamboa pelos novos trilhos que levavam à Estação Marítima.

Segundo ratificava a Gazeta de Notícias:

Se a Estação Marítima é de incontestável vantagem para a lavoura e para o comércio, terá mais utilidade ainda para a própria estrada que vai desde já economizar mais de cem contos de réis por ano nas despesas com descargas e carretos de seu material importado, como trilhos, carvão, etc., despesas que em 1878 se elevam a 161:543\$679.⁵⁴⁷

O periódico traz, ainda, uma tabela com os custos despendidos na empreitada até então, desta, podemos ressaltar a grande importância das desapropriações. Os proprietários e foreiros, certamente, estavam informados da urgência desse melhoramento para a operação da Estrada de Ferro e foram ressarcidos com quantias expressivas. As desapropriações mais vultosas estavam relacionadas aos terrenos entre o Campo de Santana e a Gamboa, onde estava projetado o ramal, não onde tomaria corpo a estação em si.

Tabela 7: Valores Despendidos na Construção da Estação Marítima da Gamboa até 1879

Perfuração e Revestimento dos Túneis	360:063\$478
Escavações	115:758\$783
Cais	10:578\$512
Armazéns, Materiais, Máquinas e Equipamentos	60:190\$085
Estudos, Pesquisas e Testes	17:744\$893
Desapropriações	799:865\$400
Total	1.364:201\$151

Fonte: GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta, 01/06/1879, p. 01.

Segundo um artigo da Revista de Engenharia, o novo ramal abrangia 1123 metros, desde a estação central até o cais, entroncando com a linha principal em São Diogo. No caminho, havia dois túneis que perfuravam o Morro da Providência, um de 83 metros e outro de 313 metros. A Estação Marítima ocupava uma área de 81.907 metros quadrados, três vezes maior que a estação central no Campo de Santana. Nas escavações para dragagem da sua área acostável, extraíram-se 994,544 metros cúbicos de pedra e 4.679,672 metros cúbicos de pedra solta. Todo esse material foi utilizado no aterramento geral do cais, que totalizou 17.210,610 metros cúbicos.

A perfuração dos túneis foi contratada por empreitada, cada metro era retribuído com 825\$000. O muro do cais, também pago por empreitada, custou 53\$800 por metro cúbico de

⁵⁴⁷ GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta, 01/06/1879, p. 01.

aterramento. Segundo a Revista de Engenharia, esses custos estiveram abaixo, tanto dos valores projetados quanto da oferta usual de mercado, pela grande escala do serviço.⁵⁴⁸

Ter um ramal ferroviário à beira do cais era um avanço brutal para a operação portuária da época, como se lê no Relatório do Ministério da Agricultura de 1879:

Logo que concluído o ramal poderão os trens chegar ao cais, começou a Estação Marítima da Gamboa a prestar importantes serviços à ferrovia, que aí recebe nos seus vagões, tanto os materiais que lhe são destinados como os pertencentes a particulares, tendo cessado por este modo as dificuldades e despesas com o carreto de pesados volumes através das estreitas ruas da cidade.⁵⁴⁹

Entretanto, os avanços dos melhoramentos portuários no Rio de Janeiro do século XIX pareciam uma eterna corrida atrás. O desenvolvimento das forças produtivas ferroviárias e, especialmente, da navegação a vapor produziam importantes contradições com a operação portuária vigente, mesmo com os melhoramentos.

As locomotivas paravam nos armazéns da Estação e à beira do cais, mas a ponte da estação não suportava nem o seu peso, muito menos dava calado para as maiores embarcações a vapor, apesar de ser muito maior e melhor equipada do que as pontes dos velhos trapiches.

A Estação Marítima da Estrada de Ferro Dom Pedro II foi construída no Saco da Gamboa, exatamente onde havia o Trapiche do Barão da Gamboa. Sua infraestrutura compreendia um cais que avançou cerca de 200 metros no mar, formando um grande terrapleno; seus 209 metros de comprimento tinham 6 metros de calado. A ponte que o servia era de estrutura metálica e media 300 metros de comprimento e 12 metros de largura, sendo construída sobre estacas de parafuso “Mitchell”. Essa ponte estava dotada de três pares de trilhos, sua bitola de 1,60 metros a ligava ao armazém, entretanto os vagões eram movidos por tração humana. A ponte estava ladeada por dezenas de guindastes e guarnecida por telheiros. Os três armazéns, construídos nos primeiros anos da década de 1880, tinham dois pavimentos cada, medindo 150 metros de comprimento por 20 metros de largura, ambos estavam equipados com elevadores e balanças (**Anexo 39**).⁵⁵⁰

A história da Estação Marítima da Gamboa é a principal comprovação do que temos concebido por “melhoramentos portuários”, nem todos foram amparados pela lei de 1869, nem todos tinham um projeto que intentava transformar, por inteiro, a operação de determinado porto e nem todos previam uma remodelação urbana. Contudo, pelo menos na Corte Imperial, todos os melhoramentos, efetivamente, ainda estavam limitados pela força dos interesses estabelecidos; todos tiveram de fazer grandes esforços financeiros para efetivar seus

⁵⁴⁸ REVISTA DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, dezembro de 1879, p. 10.

⁵⁴⁹ BRASIL. Ministério da Agricultura... Op. Cit., 1879, p. 272.

⁵⁵⁰ LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

intentos, mesmo que isso possibilitasse apenas partes destes objetivos; todos tiveram de superar grandes desafios técnicos e tecnológicos; todos intervieram na natureza menos que o necessário para uma transformação produtiva da costa; todos ainda necessitavam grandemente da força e perícia humana em seu processo produtivo; todos foram possibilitados pela tendência modernizante no Império, mas todos estavam limitados pelas contingências históricas da formação social brasileira.

5.5. Dique Finnie ou Dique da Saúde: Escavando em Pedra os Avanços na Operação Portuária do Rio de Janeiro

Outro importante melhoramento que se efetivou no porto do Rio de Janeiro, na década de 1880, foi o Dique Finnie. A história dos Finnie Kemp começa em 1842, quando o patriarca da família Finnie, Archibald Finnie Kemp, veio de Manchester ao Rio de Janeiro como representante de uma grande firma comercial de sua cidade, fixando residência na Corte do Brasil ente 1842 e 1871.⁵⁵¹

Entre as constantes viagens entre o Rio e Manchester, Archibald passou a ser registrado na praça comercial da Corte sob a firma Finnie Irmãos. Segundo o Almanaque Laemmert, atuava como Negociante de Importação e Exportação, além disso, foi designado pelo Tribunal do Comércio, ainda na década de 1850, como um dos árbitros das questões sobre fatura.

Após quase trinta anos no Brasil, Archibald volta definitivamente a Manchester e deixa, em seu lugar, os filhos Guilherme Finnie Kemp, William Finnie Kemp, Diogo Kemp e o seu sócio, também inglês, Thomaz Whyte. Guilherme nasceu no Brasil, mas morou a maior parte da sua vida na Inglaterra, onde se formou em engenharia. Havia voltado ao Rio, em 1871, para assumir os negócios do pai e, junto aos seus irmãos, deu uma guinada na trajetória da companhia.

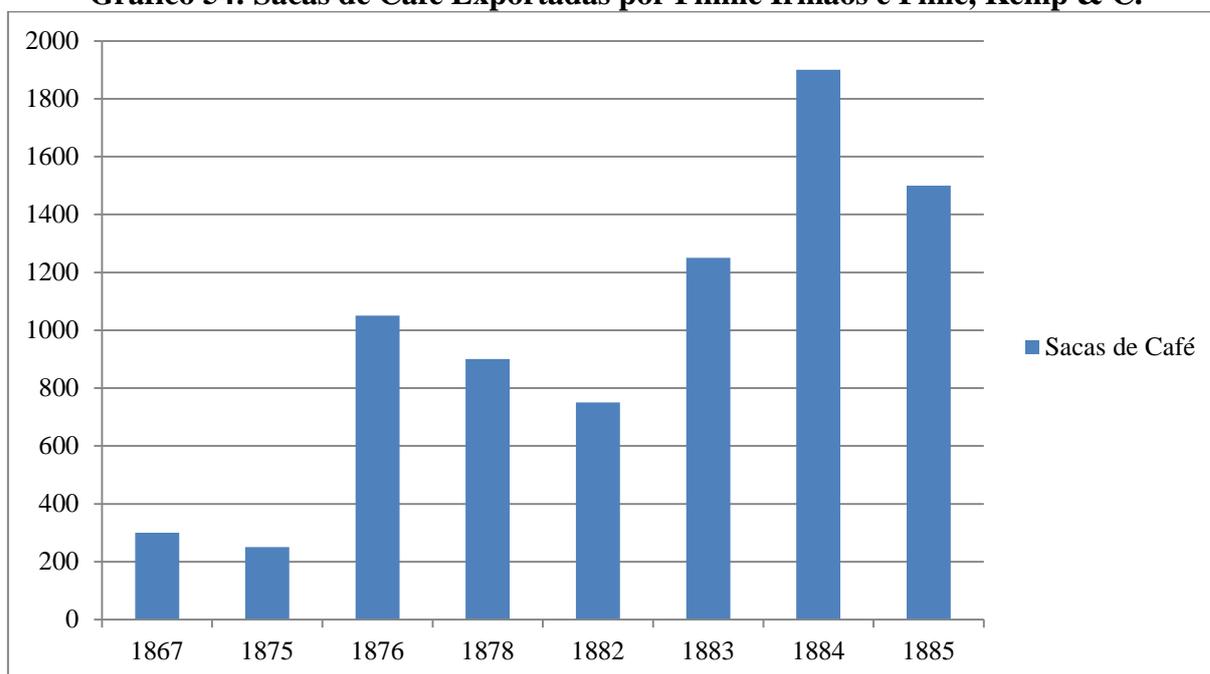
Ao longo da década de 1870, Guilherme diversificou não só as importações e exportações da Finnie Irmãos, como se envolveu em outros empreendimentos conexos à sua atividade comercial. Guilherme foi um dos fundadores e primeiro tesoureiro da Companhia de Estrada de Ferro de Rezende a Areas, se tornando seu presidente em 1880. Seu irmão William foi um dos fundadores da grande Companhia de Carris Urbanos, sendo conselheiro e, posteriormente, secretário desta, além de diretor da Companhia Telephonica do Brazil quando da sua fundação, em 1884.⁵⁵²

⁵⁵¹ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (02/03/1875, p. 6).

⁵⁵² ALMANAK... Op. Cit., 1871-1885.

Os Finnie demandavam de importantes quantias de combustível para as suas atividades. Então, desde a década de 1870, passaram a eliminar o intermediário e se tornaram constantes importadores de carvão, recebendo, por exemplo, 186 toneladas de Newcastle em 1882.⁵⁵³ No mesmo ano, a Finnie Kemp & C., já proprietária do Dique Finnie, passa a atuar como ensacadores de café. O que não nos surpreende, pois desde a década de 1860, o patriarca da família já havia iniciado a atividade de exportação do principal produto brasileiro. No entanto, apenas com a direção de Guilherme que esse negócio ganhou relevo para a empresa.

Gráfico 54: Sacas de Café Exportadas por Finnie Irmãos e Finie, Kemp & C.



Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1867-1885.

A guinada final dos negócios dos Finnie foi, sem dúvida, quando o engenhoso Guilherme resolveu transformar os terrenos de marinha, onde tinham armazéns, comprados junto a Companhia Oficinas de Mecânica Industrial, numa importante infraestrutura portuária para o Rio de Janeiro. Para isso, era necessário expandir o terreno e a grande ideia era fazer da rocha do Morro da Saúde, vizinha ao seu armazém, o repositório do único dique particular da Corte no continente.

Dessa forma, para além do título comprado, os ingleses requereram um aforamento dos terrenos acrescidos em contiguidade às suas posses. Assim anunciava o secretário de negócio da Fazenda no Diário Oficial do Império do Brasil:

[...] faço público que tendo Finnie Irmãos & C. pedido por aforamento o terreno acrescido ao de marinhas n. 363 da rua da saúde, deverão as pessoas que tiverem

⁵⁵³ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (27/06/1882, p. 4).

reclamações a fazer contra a referida pretensão, apresenta-las nesta secretaria de estado, no prazo de 30 dias, a conta de hoje sob de não serem atendidas depois de findo o dito prazo.⁵⁵⁴

No mesmo ano em que encetavam a grande obra, as primeiras dificuldades políticas surgiam. Uma ação de *Embargo de Obra Nova*, encabeçada pelo vereador Candido Rodrigues Ferreira e outros proprietários do Trapiche da Saúde, foi ingressada no Tribunal da Relação. A contenda judicial paralisou a obra por pelo menos três meses, chegando ao Supremo Tribunal Federal. No dia 06 de setembro de 1876, reclamavam judicialmente os interessados do dito trapiche:

Dizem o vereador Candido Rodrigues Ferreira, os doutores José Rodrigues Ferreira, Luiz Rodrigues Ferreira e José Rodrigues Lorena Ferreira, senhores e possuidores do prédio da rua Boa Vista, 2, desta cidade, conhecido por TRAPICHE DA SAÚDE, que Finnie Irmão & C. donos de armazéns contíguos ao dito trapiche tem marcado e começado a obra de uma ponte de pedra e cal encostada a que o trapiche dos suplicantes tem há muitos anos de modo a impedir que pelo canto da propriedade dos suplicados possam mais os suplicantes atracar navios para descarregarem mercadorias, obra portanto, que aos suplicantes será sumamente prejudicial. Vem por isto os suplicantes requerer a vossa excelência que se digne mandar passar mandato de embargo para servirem incontinentemente intimando aos suplicados, donos da obra e bem assim ao mestre e aos demais operários, para, sob pena de desobediência, mais nela não continuarem, passando aos oficiais da diligência certidão do Estado em que a mesma obra se acha para que logo que se [ilegível] considerar-se como atentado.⁵⁵⁵

A citada ponte de pedra e cal nada mais era do que a plataforma para a escavação do Morro da Saúde, construída nos terrenos ganhos ao de marinha, pedidos pelo aforamento antes citado. A principal argumentação, como se pode ler no trecho citado, foi o seu direito consuetudinário de poder acostar embarcações na ponte do dito trapiche. A obra dos Finnie obstruía parte importante de sua ponte e impedia que as embarcações lá pudessem atracar. Assim denunciavam:

Por que os nunciados, procurando fazer obra nova aterrando todo o mar em frente a propriedade, que tem, até em costas as ponte de pedra, que os nunciantes tem em frente ao seu prédio, vão com isto ofender a propriedade dos nunciantes, por quanto tirando a serventia de um dos lados da mencionada ponte para atracar e descarregar navios, no uso do que estão eles nunciantes e sempre estiveram.⁵⁵⁶

Possivelmente, o peso político do vereador Candido Rodrigues Ferreira garantiu, pelo menos no Tribunal da Relação da Corte, o embargo das obras no dia 11 de setembro. Já no dia 20 do mesmo mês, os reclamantes do dito trapiche solicitavam que não apenas a obra fosse paralisada como inteiramente demolida. A grande escala e a nova base técnica daquela intervenção estão evidenciadas nos seguintes reclamos:

⁵⁵⁴ DIÁRIO OFICIAL DO IMPÉRIO. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 23 de maio de 1876.

⁵⁵⁵ BRASIL. Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores. Supremo Tribunal de Justiça. Número 4997, Caixa 246, Galeria C (06/09/1876). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1876.

⁵⁵⁶ Idem.

Pois que isto é tanto verdade que no canto da dita ponte tem tido sempre os nunciantes um guindaste [...] Pois que nos melhores de direito devem os nunciados ser constrangidos não só a não construírem como também a demolir o que há foi feito, no sentido de ficar o lado da ponte com a serventia de nele atracarem navios livremente, como até agora.⁵⁵⁷

Os reclamantes solicitaram uma vistoria por parte de um perito para, finalmente, desbaratar a obra, ainda pediam que se fosse juntado, ao processo, todas as documentações referentes aos aforamentos e quitação da décima urbana da propriedade dos ingleses.

Os Finnie logo deram resposta, juntando toda documentação necessária e instando o Inspetor de Marinha a comparecer na vistoria. Como se lê nos autos:

Dizem Finnie Irmãos e Cia [...] começaram a construir em terrenos de que são concessionários e tem respectiva licença, o qual se efetuou no dia 11 do corrente, ficando embargada a obra na parte limítrofe com o trapiche dos suplicados; [...] protestando os suplicantes desde já por indenização dos prejuízos procedentes do injusto embargo, sendo igualmente intimado por carta o inspetor de marinhas para assistir e informar na vistoria, logo que seja marcada dia e hora para o ato.⁵⁵⁸

Após o acordo com relação ao nome dos peritos, a vistoria foi solicitada pelo Juiz Substituto da Primeira vara Cível da Corte, João Candido da Silva, em 29 de setembro. Na ocasião, estiveram presentes os advogados das partes, dois peritos e o inspetor. Após as partes apresentarem os seus quesitos, os peritos remeteram ao juízo as respostas a cada uma das questões, exceto o perito indicado pelos donos do trapiche, que respondeu apenas aos quesitos apresentados pelos mesmos.

Uma longa discussão com base na perícia pode ser lida nos autos do processo, a Finnie Irmãos solicitou o desembargo da obra no Supremo Tribunal de Justiça, em 20 de outubro; apenas no mês seguinte, em 11 de novembro, a obra foi finalmente desembargada.

Não sem protestos por parte dos donos do Trapiche da Saúde, estes reclamavam contra o “tumulto no processo”, que significava levá-lo à outra instância. Dessa forma, pediam nova vistoria, alegando que Finnie Irmãos não respondeu às suas proposições iniciais. Segundo eles, os ingleses se negavam a prestar maiores esclarecimentos e faziam questionamentos impertinentes ao processo, invertendo a ordem da contenda. Assim pediam, em 12 de novembro, como pode se ler no processo: “Pedem deferimento por que a ninguém é permitido inverter a ordem do processo que é de direito público.”⁵⁵⁹

A cartada final, para a resolução do imbróglio por parte dos Finnie, foi, sem dúvida, ter levado o processo para uma instância superior. Nessa instância, as leis do Império calavam mais fortes, a partir de então, o centro da argumentação dos ingleses era a Lei de Terras de Marinha de 1868. Assim se defendia a Finnie Irmãos:

⁵⁵⁷ Ibidem, (20/09/1876).

⁵⁵⁸ Ibidem, (24/09/1876).

⁵⁵⁹ Ibidem, (12/11/1876).

[...] limitando-as as testadas e frentes dos estabelecimentos, como trapiches, armazéns e outros semelhantes, dependentes do franco embarque e desembarque, os nunciantes, apenas no gozo de uma servidão à prêmio, pretendem para si um privilégio a ninguém mais concedido e contrário à expressa determinação da lei. Sobre o mar não há servidão possível, ele é do patrimônio público, de livre uso. Só o Estado pode conceder pela lei o domínio útil dos acrescidos [...]

Sem presunção podem os nunciados declarar que nenhum dos seus argumentos com que combateram o embargo de obra nova foi impugnado, restando, depois de tanta chicana para prejudicar-se o andamento da mais útil e colossal obra tentada neste porto, aguardar a acostumada Justiça.⁵⁶⁰

A decisão final favorável à Finnie Irmãos pôde nos comprovar duas importantes questões: na década de 1880, o uso produtivo dos terrenos de marinha ainda eram alvo de disputa entre aqueles agentes interessados na perpetuação da operação portuária pré-capitalista na escala e forma dos velhos trapiches, e aqueles que pretendiam melhorar essa operação, ainda que a reproduzisse mesmo com alguns avanços em suas forças produtivas. As instâncias superiores, tanto jurídicas quanto políticas, tendiam a pender para o lado dos melhoramentos, assim como as instâncias inferiores amparavam mais correntemente os interesses estabelecidos.

Também podemos perceber o fato de que os melhoramentos materiais nos portos não foram exclusivamente garantidos pela Lei de Docas, haja vista que toda a defesa do direito de fazer a obra do Dique Finnie foi amparada na lei que regulava a concessão das terras de marinha. Essa legislação beneficiava os seus posseiros já estabelecidos, entretanto, alguns daqueles agentes que se aventuraram na melhoraria dos portos também já ocupavam de forma produtiva os terrenos de marinha!

Assim foi construído o Dique da Saúde, um melhoramento incontestavelmente, que passou por cima de interesses locais, mas evidentemente ainda estava englobado numa operação portuária tipicamente pré-capitalista. O que é reforçado pelo fato, aventado por Líbano⁵⁶¹ e que não duvidamos, de que esta grande obra tenha sido construída por braços escravos.

De toda forma, assim noticiava a Gazeta de Notícias quando de sua inauguração, aproximadamente cinco anos após o início das obras:

O Sr. Ministro da Marinha visitou ontem as oficinas de construção naval, máquinas e dique da Saúde, pertencentes à Firma de Finnie & Kemp, desta praça. S. Ex. foi recebido naquele importante estabelecimento pelo seu diretor e engenheiros, além de um crescido número de negociantes e profissionais. Percorreu todas as dependências desse pequeno arsenal de marinha, assistiu encher-se o dique, e a saída de uma grande galera americana, que ali fora receber importantes reparos.⁵⁶²

⁵⁶⁰ Ibidem, (20/02/1877).

⁵⁶¹ Soares, Carlos Eugênio Líbano. *A Pequena África: Um Portal do Atlântico*. Rio de Janeiro: CEAP, 2011.

⁵⁶² GAZETA DE NOTÍCIAS. Op. Cit. (21/05/1881, p. 1).

Ao longo do tempo, o Dique Finnie também foi nomeado de Dique da Saúde. Suas principais atividades eram a carenagem e a reparação de navios, mas também fazia a carga e descarga de muitos pelo seu cais exterior. As naves que abrigavam mediam até 153,33 metros de comprimento e 9,76 metros de calado. A largura na entrada da rocha era de 21,35 metros, fornecendo 27,75 metros em cada lado interno do dique para os trabalhos. Como já dissemos, estava escavado na rocha do Morro da Saúde, sendo construído de alvenaria e com um cais de cantaria (**Anexo 40**). As boas oficinas dos Finnie produziam de tudo e tinham reputação como estaleiro naval. As amplas relações dos seus proprietários e a expansão dos negócios da família Finnie explicam, por exemplo, como a Ponta da Saúde foi uma das primeiras paragens no porto do Rio a ter instalado um telefone.⁵⁶³

Assim anunciavam seus serviços industriais e portuários no Almanaque Laemmert:

Dique, Oficinas de Máquinas, Fundição de Ferro e Bronze
Ponta da Saúde
Finni, Kemp & C. Engenheiros e Construtores Navais
Rua do Conselheiro Zacarias, 4, Antiga rua da Saúde, 363
Escritório Central rua Visconde de Inhaúma, 18, sobrado

Os proprietários deste grande estabelecimento, caprichosamente montado no local da antiga MORTONA DA COMPANHIA BRAZILEIRA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR, com os mais modernos e aperfeiçoados machinismos, encarregão-se de construir navios, de ferro ou de madeira, lanchas a vapor, machinas para navios, caldeiras, multitubulares, pontes de ferro ou mixtas, viaductos, elevadores, machinismos completos para qualquer estabelecimento Industrial e tudo mais concernente ao seu ramo de negocio . Também encarregão-se de executar qualquer concerto tanto concernente ao casco, como as machinas e caldeiras de navios; assim como de mandar vir do estrangeiro, artefactos e materiaes de qualquer espécie, mediante razoável commissão.

DIQUE com capacidade para admittir navios sejão quaes fôrem as suas dimensões ou calado d'agua.

FORNECIMENTO PROMPTO, OBRA GARANTIDA E PREÇOS COMMOTOS.⁵⁶⁴

Por esse grande anúncio, de uma página inteira no Almanaque, podemos perceber que o Dique Finnie oferecia todo serviço de construção e reparo naval, nas mais diferentes escalas. Essa grande capacidade e o experiente pessoal contratado eram um diferencial que garantiam um mercado vasto para os ingleses na Corte.

Segundo a Revista Marítima Brasileira, o Dique Finnie era apenas comparável ao Dique do Comércio (de Wilson Sons), o Dique Imperial e o Dique Santa Cruz (da Marinha), sendo o único desses na área de expansão do porto.

A excavação foi feita irregularmente, e depois executado o revestimento dos costados por meio de peças de cantaria lavrada justapostas com as juntas tomadas á cimento. É incontestavelmente o maior dos 4 diques que há no Brazil (todos no Rio de Janeiro), e creio mesmo que de todos os da América do Sul; admitte os maiores

⁵⁶³ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (29/05/1881).

⁵⁶⁴ ALMANAK... Op. Cit., 1885, p. 2061.

navios, quer mercantes, quer de guerra, quer tem vindo a este porto; e acha-se em muito boas condições de conservação.⁵⁶⁵

Apenas na década de 1890, com a retirada de Guilherme e William para Manchester, o Dique foi repassado ao Lloyd Brasileiro. Ao longo dos seus mais de vinte anos de atividade, foi constantemente demanda para a carga e descarga de navios, devido ao estrangulamento do porto. Até a construção definitiva do moderno porto do Rio de Janeiro, o Dique Finnie foi uma das maiores referências nacionais na construção e reparo naval.

5.6. Moinho Fluminense & Moinho Inglês: a Comunidade Econômica Portuária como Fator de Reprodução da Operação Portuária Pré-Capitalista

O fim do século XIX foi marcado pela forte urbanização e crescimento demográfico da cidade do Rio de Janeiro. Muito por conta disso, a industrialização brasileira nasceu na Corte e Capital Federal. Estamos certos de que as primeiras indústrias brasileiras, ao mesmo tempo em que eram impulsionadas pelas funções urbano-portuárias da cidade, também eram extremamente dependentes do seu porto. (Nosso artigo de Lisboa) Vários autores frisaram a importância da indústria de bens de consumo nessa arrancada industrializante do fim do século, outros lembraram do porto como polo dinâmico da pré-indústria e do processo de industrialização em si do Rio de Janeiro.⁵⁶⁶ Certamente, que a trajetória dos Moinhos Fluminense e Inglês ilustram muito bem esse processo.

O Moinho Fluminense foi gestado dentre os anos de 1883 e 1887. No começo da década, já havia chegado ao Rio o experiente empresário uruguaio do ramo alimentício, Carlos Gianelli, trabalhando inicialmente como importador da farinha de trigo já processada.⁵⁶⁷ Em 1883, Gianelli se associou ao grande banqueiro e industrial brasileiro, Francisco de Paula Mayrink, juntos fundaram a Gianelli & C., sendo incorporada com capital de 1.000:000\$000. O uruguaio entrava na sociedade com a sua indústria, calculada em 800:000\$000, e o investidor brasileiro entrava com 200:000\$000.⁵⁶⁸

Logo no início de suas operações, com estrutura herdada da primeira empresa do uruguaio, a empresa já tinha capacidade diária de moer 80 toneladas de trigo! Da Inglaterra, foram importadas as primeiras máquinas utilizadas pelo Moinho Fluminense; o maquinário era fornecido pelos engenheiros e construtores Robinson & Rochadale. A matéria-prima era

⁵⁶⁵ REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Tipografia H. Lombaerts, 1889, ano IX, vol. XVII, pp. 166-169.

⁵⁶⁶ LOBO, Eulália. Op. Cit.; LEVY, Maria Bárbara. Op. Cit.; OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. Op. Cit.

⁵⁶⁷ ALMANAK... Op. Cit., 1883.

⁵⁶⁸ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 149, Registro 25840 (11/07/1883). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1883.

inicialmente importada dos portos do Prata, mas desde cedo Giannelli distribuía as melhores sementes a vários agricultores no Sul do país, buscando atrair fiéis fornecedores nacionais.

Quase quatro anos mais tarde, a Gianelli & Cia. transformou-se em uma sociedade comanditária por ações, com o nome “Moinho Fluminense“. Em 1887, a sociedade, por comandita, aumentou o capital da empresa para 2.000:000\$000, divididos em 4.000 ações de 500\$000. Nesta transação, Gianelli & C. entraram como comanditário majoritário, garantindo 400 ações, as restantes deveriam ser subscritas no London & Brazilian Bank. Esperava-se um retorno de 30% líquido dos lucros, com receitas superiores a 3.000:000\$000.⁵⁶⁹

Segundo o anunciado no Jornal do Comércio, a experiência do uruguaio e suas relações comerciais com importadores de trigo e consumidores de farinha, os padeiros da Corte, eram a maior garantia do sucesso desse empreendimento.

O moinho será dirigido por Carlos Gianelli e Leopoldo Gianelli, que são os sócios solidários, sob a firma Gianelli & C., ambos tem longos anos de prática neste ramo de indústria, tanto no Rio da Prata como no Rio de Janeiro. Uma das grandes vantagens com que conta esta sociedade é ter entre seus acionistas a maior parte de negociantes de farinha e padeiros.⁵⁷⁰

Em 1887, quando da incorporação da comandita, toda maquinaria do Moinho Fluminense era composta por 33 moinhos de trigo, 20 purificadores, 30 centrífugos e cernideiras, 20 máquinas de peneirar, 40 de limpar trigo e vários outros aparelhos, com os aportes feitos, sua capacidade de moagem cresceu para 120 toneladas diárias (**Anexo 41**).

O Moinho fluminense dispunha de um pequeno cais para receber o trigo importado. Construído sobre fundações tubulares e munido de um elevador, o cais normalmente recebia entre 500 e 600 toneladas de trigo em apenas um dia. O sistema de construção empregado neste cais fortaleceu e estabilizou a sua base, assim um trabalho constante de dragagem podia ser feito nele. Dessa maneira, os maiores graneleiros podiam atracar normalmente nele.⁵⁷¹

O projeto do Moinho Inglês foi implantado entre 1886 e 1889, essa grande usina, para fabricação de farinhas, foi construída pela companhia inglesa The Rio Flour Mills & Graneries. Incorporada como empresa limitada, com um capital de 250 mil libras; seus acionistas eram experientes industriais de Londres, onde ficava seu escritório central. Desde sua fundação, estava explícito em seus estatutos, a imperiosa necessidade de estar servida de infraestruturas portuárias.

Construir quaesquer moinhos, machinas e aparelhos necessarios, cursos d'agua, tramways, pontes e cáes; comprar, arrendar, fretar ou alugar vagões, vapores ou

⁵⁶⁹ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (23/01/1887, p. 7).

⁵⁷⁰ Idem.

⁵⁷¹ LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

navios de vela, e praticar actos de transportadores por terra e agua; contractar e fazer as obras que possam ser consideradas necessarias.⁵⁷²

Diferente do Moinho Fluminense, a fábrica dos ingleses nasceu grande, sua planta previa a capacidade inicial de moer 150 toneladas por dia. Como se pode imaginar, o Moinho Inglês foi equipado com máquinas, mecanismos e equipamentos britânicos. Diferente do que aponta Richard Graham,⁵⁷³ esse não foi o primeiro moinho de farinha do Brasil, mas certamente logo, quando da sua construção, se estabeleceu como o maior.

Seu maquinário e planta fabril foram construídos por Henry Simon, famoso fabricante de equipamentos de moagem na Inglaterra. Simon foi um dos mais fortes defensores de novas técnicas para a construção de plantas fabris e montagem da produção mecanizada. Segundo Graham: “To company the prospectus for the Rio de Janeiro mill he prepared plans he claimed were "better than in any automatic mill i have yet know in this or any other country".”⁵⁷⁴

A infraestrutura portuária construída no moinho era de grande capacidade. Podemos exemplificar, com duas notas de jornais, que dão conta de alguns vapores ingleses acostados diretamente em suas pontes de ferro. Em setembro de 1889, o vapor inglês Saint Azaph acostou na ponte moinho para descarregar 800 toneladas de farinha de trigo; assim como, em fevereiro de 1892, a linha a vapor para Londres, da Companhia Vera Lowndes, estacionava sua embarcação na ponte do moinho, ficando a espera da carga que o bastasse para prosseguir sua carreira.⁵⁷⁵

O Moinho Inglês dispunha de um cais de 145 metros dotado de um molhe de estrutura metálica em forma de T, atingindo 6,5 metros de calado. Seu maquinário portuário consistia num aparelho elevador para a descarga do trigo e num sistema de esteiras móveis que transportava o trigo até os silos.⁵⁷⁶

Os melhoramentos portuários efetivados pelos moinhos demonstram que nem sempre a intenção central daqueles que construíram o porto do Rio de Janeiro, ao longo do século XIX, era inovar e explorar a construção de numa infraestrutura voltada ao embarque e desembarque. Nesses casos, sequer sua atividade central era ser uma unidade produtiva portuária. Com os exemplos do Moinho Inglês e do Moinho Fluminense, podemos constatar o vigoroso poder de reprodução do porto, no que chamamos de *Comunidade Econômica Portuária*. Essa operação não só impulsionava as atividades tipicamente portuárias a

⁵⁷² BRASIL. CLIB. Op. Cit. (9763, 07/07/1887).

⁵⁷³ GRAHAM, Richard. Op. Cit., p. 121.

⁵⁷⁴ Ibidem, p. 132.

⁵⁷⁵ JORNAL DO COMÉRCIO. Op. Cit. (12/09/1889) (12/02/1892).

⁵⁷⁶ LISBOA, Alfredo. Op. Cit.

transbordarem para outras áreas produtivas, como através de necessidades produtivas outras se reproduzia a própria operação portuária.

Capítulo 6: COMENDADOR ANTÔNIO MARTINS LAGE O Empresário e a Empresa

A História Oficial da vida empresarial de Antônio Martins Lage foi contada por seus herdeiros nas décadas seguintes ao seu falecimento. Antônio Martins Lage Filho e Henrique Lage deram prosseguimento à vida empresarial da família, a guinada rumo ao capital industrial encetada pelos herdeiros era dissimulada como a continuação de uma epopeia de coragem, honradez e inovação do patriarca nas matérias laudatórias da imprensa e até nos relatórios da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Entretanto, ao mesmo passo que seus herdeiros imprimiram nova lógica no grupo econômico da família e transformaram suas unidades de produção, eram eles os prosseguidores de uma longa história. Os vastíssimos capitais mobilizados por Antônio Martins Lage Filho para a constituição da Costeira tinham raízes numa história que uniu duas famílias com atividades econômicas afins: os Martins Lage, possuidores de unidades de produção portuária; e os Mattos Costa, armadores e possuidores de frotas navais mercantes.

Embora seja fundamental entender a herança familiar do comendador, mais importante ainda nos parece entender a estrutura e a conjuntura onde seus negócios se estabeleceram. A trajetória familiar que se desdobra em sua atuação não é o suficiente para explicar o processo. Como se lê no trabalho de José de Souza Martins sobre o Conde Matarazzo: “O caso Matarazzo, na sua origem e nos seus principais desdobramentos, não se explicava por si só, mas vinculava-se a mutações históricas inclusivas, cujo conhecimento elucidava os acontecimentos no interior do grupo e vice-versa.”⁵⁷⁷, mesmo que tratemos de outro recorte espaço-temporal e de tema amplamente distinto, o caso do Comendador Antônio Lage redonda no mesmo. A partir deste capítulo fará sentido a longa digressão sobre a relação histórica entre navegação e operação portuária, entre navio e porto.

A complementariedade desses dois subsectores dos transportes, matizada pelas tensões e distensões causadas pelo constante movimento de coerência e contradição entre o funcionamento das suas unidades produtivas, implicou nas definitivas condições e contingências que definiam o horizonte de negócios do Comendador Antônio Martins Lage. Como nos guia Martins: “Personalidade, grupo econômico e situação sócio-econômica serão vistos como dimensões interdependentes do mesmo fenômeno.”⁵⁷⁸ Sem entender o desenvolvimento das forças produtivas na navegação e na operação portuária durante o século

⁵⁷⁷ MARTINS, José de Souza. Conde Matarazzo: o empresário e a empresa. São Paulo: Hucitec, 1976, p. 2.

⁵⁷⁸ Ibidem, pp. 11-12.

dezenove, dentro das variáveis e níveis que já deslindamos, é impossível compreender a trajetória desse homem de negócios.

Para aclarar a trajetória do Comendador Antônio Martins Lage é necessário deslocar nosso eixo de reflexão para uma sociedade pré-capitalista. Um importante exemplo é sua própria condecoração. Diferente do que deixam transparecer na imprensa os seus sucessores, ele foi agraciado com a comenda da Imperial Ordem da Rosa, em 1862, pelos esforços para a reunião de donativos para a instrução pública. Este fato é revelador da diferença da lógica em formações sociais não dominadas pelo capital; o reconhecimento pessoal do nosso agente não se deu por sua atuação em seu negócio, mas é através da ação política na sociedade civil que Antônio Martins Lage se tornou comendador.⁵⁷⁹

Assim como esse exemplo alegórico, podemos afirmar que a supervalorização das características pessoais do patriarca pelos seus herdeiros dissimulava a real fonte dos recursos acumulados e que, ao fim e ao cabo, possibilitaram a construção de tamanho colosso da navegação costeira nacional no século XX. Em suma, por mais que pareça importante sua atuação pessoal, seus talentos e sua formação familiar-empresarial, os capitais acumulados pelo Comendador Antônio Martins Lage foram obtidos mediante a exploração do trabalho escravo, com a sua inserção subordinada aos capitais imperialistas no mercado mundial, além da sua articulada atuação política que garantiu seus interesses como parte da classe dominante que comandava o Estado Imperial.

Como procede Martins, confrontando o discurso criado pelos seus herdeiros décadas após o fim da sua atividade como empresário com a sua trajetória em termos factuais subsidiada pelo entendimento da estrutura e conjuntura vivida pelo comendador em suas atividades, podemos lidar com o mito e com a realidade. Para ilustrar o poder que a História Oficial teve, trazemos um excerto de uma longa e laudatória matéria sobre a atuação da Companhia Nacional de Navegação Costeira, publicada em 1922.

Datam de 1822 os primeiros alicerces desse majestoso edifício constante do mais belo conjunto de fortes e inestimáveis elementos impulsionadores do desenvolvimento do nosso comércio, lavoura e indústrias, da nossa expansão econômica, do nosso progresso, enfim; alicerces esses, lançados naquela época, pelos saudosos, honrados comerciantes e armadores: Comendador Antônio Martins Lage com o estabelecimento e construção, na antiga e pitoresca ilha das Enxadas, de sua propriedade, de grandes depósitos de carvão de pedra para o fornecimento da nossa Marinha de Guerra e de navios mercantes de carreiras, oficinas navais para a reconstrução e pequenos reparos de várias embarcações; de indispensável cais para carga e descarga daquele combustível e fornecimento de água potável aos navios ancorados em nossa bela baía de Guanabara; Comendador Joaquim de Mattos Costa transferindo de Portugal para o Rio de Janeiro a sede de suas linhas de navegação

⁵⁷⁹ BRASIL. Ministério da Justiça. Arquivo Nacional. Coleção Brasões: Dossiê Brasão de Armas de Joaquim José Pereira de Faro. Localizador BR.AN.RIO.0D.0.0.195. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1882.

transatlântica entre aquele país, Índias Inglesas e Costa d'África, continuando esse tráfico com a inclusão do Brasil; construindo em terrenos de sua propriedade na Saúde e Gamboa além do seu palacete e outras propriedades, as primeiras Carreiras e Diques para a construção, reconstrução e pequenos concertos de navios, rebocadores e demais embarcações; estabelecendo-se com o comércio de importação de ferro e aço, da Europa e América do Norte de artefatos e vários produtos, das Índias Inglesas, como os de exportação de café e outros produtos da nossa, então, nascente lavoura e indústrias extrativas.⁵⁸⁰

Segundo essa formulação, seu contributo para o progresso nacional foi a via que baseou o sucesso do patriarca e a razão do seu legado. O que se percebe no texto é a correlação direta que se faz entre a indústria dos herdeiros e a atividade mercantil do patriarca, isso é revelador de uma tentativa de se eternizar a condição atual da empresa familiar e criar uma trajetória linear, sem grandes rupturas ou abalos, onde a continuidade se denota nos valores que supostamente definem a atuação do clã.

Nesses seguros alicerces firmou-se a sua honrada prole, confraternizada, unida, até por laços de família; a origem da legendaria e tradicional Família Lage, cujos descendentes ou componentes das anteriores firmas comerciais e industriais - Viúva Lage & Campos, Antônio Martins Lage & Filhos, Lage & Irmãos — foram-se sucedendo, sempre na mesma linha reta de honrabilidade, de trabalho intensivo e inteligente, útil e produtivo, sempre riscando o ideal dos seus progenitores - o desenvolvimento da nossa navegação costeira interestadual [...]⁵⁸¹

Apesar desta distinção, não se nega a sua importância. A escolha por estudar Antônio Martins Lage se dá pela singularidade e expressividade de seu caso. Nele estavam consubstanciadas na prática boa parte das questões que abordamos da relação entre navio e porto. Foi a trajetória do comendador que melhor nos pareceu traduzir os conflitos e complementariedades entre navegação e operação portuário.

Acompanhar a vida empresarial de Antônio Martins Lage não foi tarefa fácil, pois abundam diversos tipos de documentação em grande quantidade sobre as suas mais diversas atividades. Sua longa atuação e domínio sobre as empresas da família nos oferecem um recorte temporal mais do que necessário para através dela perceber as mudanças e continuidades do período.

Como se pode ler no Diário do Rio de Janeiro, Antônio Martins Lage pedia sua matrícula no Tribunal do Comércio em fevereiro de 1851: “Matricula no Tribunal do Comércio (03/02): Antônio Martins Lage, cidadão brasileiro, domiciliado nesta cidade, com comércio de ferro, carvão e outro gêneros por atacado.”⁵⁸² Contudo, sua atuação na Praça do

⁵⁸⁰ REVISTA ILLUSTRACÃO BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Editora de O Malho, Número Especial, v. 3, set. 1922, pp. 5-8.

⁵⁸¹ Idem

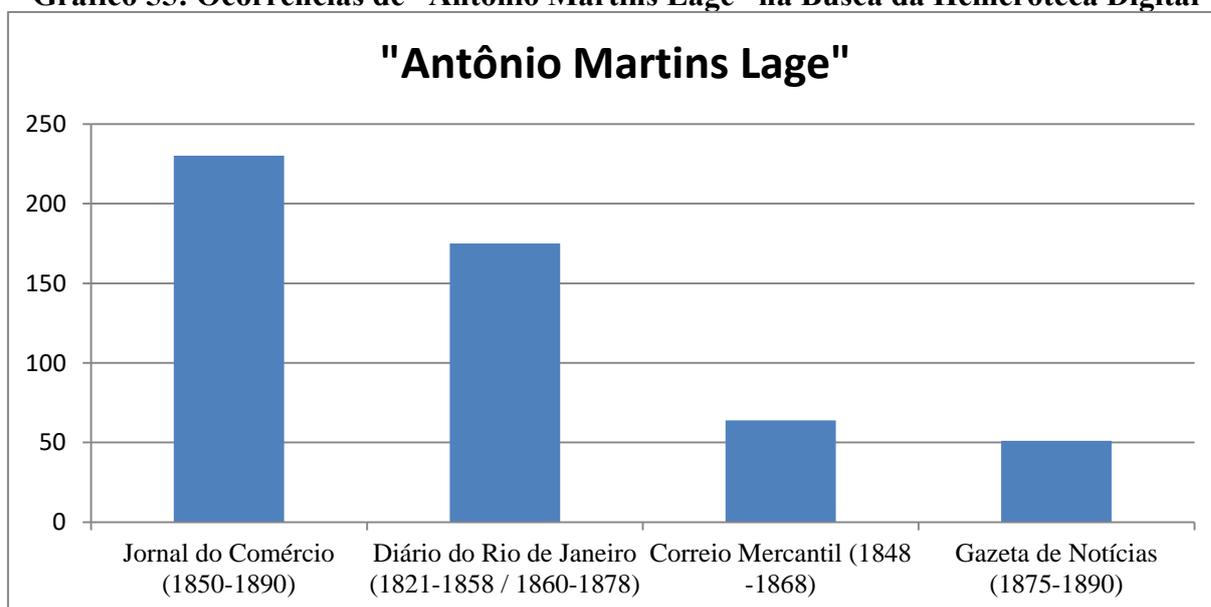
⁵⁸² DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 05/02/1851.

Rio de Janeiro é anterior, com pouco mais de vinte anos ele já era gerente da firma de seu sogro, o armador Joaquim de Mattos Costa.

Entretanto, apenas em 1857, Antônio Martins Lage assume a última instância de decisões na empresa legada por seus pais, até 1882 teve toda a autonomia, coadjuvado pelos seus irmãos Camillo e Isabel, para decidir os rumos empresariais da família. Embora tenhamos algumas considerações sobre o que herdou como parte fundamental do entendimento de sua trajetória e pontuemos seu legado, o recorte cronológico que privilegiamos em sua atuação são esses vinte e cinco anos. Nesta época que a empresa da família se torna um grupo econômico, na acepção de José de Souza Martins: “[...] empresa aqui é tomada não como sinônimo de estabelecimento e sim de grupo de estabelecimentos interligados e o empresário como dirigente principal quanto ao poder de decisão.”⁵⁸³

Podemos tomar como expressão da sua importância o número de menções à “Antônio Martins Lage” nos principais jornais da Corte. As centenas de vezes em que o comendador era citado pelos mais diversos motivos econômicos, financeiros, políticos e sociais, se constituem em importante indício de sua longa atuação.

Gráfico 55: Ocorrências de “Antônio Martins Lage” na Busca da Hemeroteca Digital



Fonte: BRASIL. Ministério da Cultura. Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em 01 de outubro de 2016.

Nos parece importante situar o leitor nosso enfoque nas atividades da família Lage na operação portuária e navegação com base no Rio de Janeiro. Faremos algumas conexões com outros negócios e ocupações do comendador, mas nos concentraremos em seu grupo econômico como eixo de nossas reflexões. Entretanto é bom frisar que ele adentrou em alguns

⁵⁸³ MARTINS, José de Souza. Op. Cit., p. 7.

negócios estranhos à atividade portuária e naval, como a descoberta e extração de guano das ilhas rochosas em alto mar.⁵⁸⁴

6.1. Unidade de Produção Pré-Capitalista & Unidade de Produção Capitalista

Para pensar as principais características da empresa do Comendador Antônio Martins Lage se faz necessário um arcabouço teórico que aborde os contornos gerais das unidades de produção pré-capitalistas, especialmente as empresas mercantis.

Nosso esforço teórico, neste ponto, é pensar como as unidades de produção desempenhavam seu papel em formações econômico-sociais não capitalistas. O que podemos chamar de “empresa” existe desde a sedentarização humana, essas organizações sociais mais complexas e com alargada divisão social e técnica do trabalho não são criação ou advento do capitalismo, existiram de outras formas e foram regidas por outras lógicas desde a comunidade primitiva.

Temos claro que o processo produtivo de determinado conjunto de unidades de produção são condicionados ao desenvolvimento das forças produtivas e essas, por sua vez, correspondem a determinado tipo de relações sociais de produção. A combinação coerente ou contraditória entre estágio do desenvolvimento das forças produtivas e as relações sociais, em mutação ou estáveis, ditam o modo de produção hegemônico e condicionam os modos de produção subordinados. Desta forma, imprensado entre essas duas dimensões da produção, surgem as unidades de produção. Nela se estabelece o terreno que garante a reprodução de determinada formação econômico-social; é ela a expressão última de um ou mais modos de produção vigentes.

Em suma, aqui estabelecemos como e onde está situada determinada unidade de produção: ela é fruto da fricção entre os termos técnico-tecnológicos dos processos de trabalho e sociais do processo produtivo; ela é expressão de dada divisão social entre em classes; e é desenvolvida no processo histórico de moldagem da sua formação econômico-social, ao mesmo tempo que é fenômeno verificável desta formação.

Como já pudemos contestar nos capítulos anteriores, refutamos aqui a ideia descabida que postula a certa racionalidade capitalista como suprema. Estudar os diferentes padrões de racionalidade econômica e social, nas mais diferentes unidades de produção anteriores à hegemonia da capital é um importante exercício nesse sentido. Primeiro, por que assim conhecemos melhor as sociedades pretéritas; segundo, por que assim podemos dotar de sentido histórico específico a aparição e desenvolvimento das unidades de produção

⁵⁸⁴ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (5010, 10/07/1872).

capitalistas. Nesse sentido que concordamos com *Ciro Cardoso* em suas anotações metodológicas: “Poderemos falar em empresas, como unidades de produção, sob a condição de que isto não implique a generalização de um certo tipo de racionalidade econômica: o que está associada à empresa capitalista.”⁵⁸⁵

Consideramos verdade que o trabalho é a principal atividade humana, por conta disso, é necessário pensar como se desenrola efetivamente seu processo produtivo. Pode parecer óbvio, mas estabelecer as características fundamentais de existência e funcionamento de determinada unidade produtiva ajuda a elucidar as condições de vida da sociedade específica que estudamos. Neste sentido, entendemos *Hobsbawm*:

A base objetiva do humanismo de Marx e, simultaneamente, de sua teoria da evolução social e econômica é a análise do homem como um animal social. O homem — ou melhor, os homens — realizam trabalho, isto é, criam e reproduzem sua existência na prática diária, ao respirar, ao buscar alimento, abrigo, amor, etc.⁵⁸⁶

De forma crescente, a realização dos mais diversos processos trabalhos se dá em unidades tão apartadas quanto articuladas à produção da comunidade no geral, e isto se multiplica e expande de forma prodigiosa sob o capitalismo. Entretanto, antes mesmo deste, na base fenômeno está a divisão social do trabalho, que cada vez mais determina a função das unidades produtivas e subordina a cooperação técnica no processo produtivo. Assim complementa o historiador inglês:

Sendo um animal social, o homem desenvolve tanto a cooperação como uma divisão social do trabalho (isto é, especialização de funções) que não só é possibilitada pela produção de um excedente acima do que é necessário para manter o indivíduo e a comunidade da qual participa, mas também amplia as possibilidades adicionais de geração desse excedente. A existência deste excedente e da divisão social do trabalho tornam possível a troca.⁵⁸⁷

Neste ponto, o questionamos é o próprio sentido da produção em determinada unidade. Fato é que em qualquer modo de produção obter-se o valor de uso é condição essencial. Também consideramos verdade que nem sempre este valor de uso é peremptoriamente necessário para a reprodução da comunidade, ele pode ser excedente trocado, mas atentamos para o fato de que esse excedente nem sempre é cambiado pelo prisma da lógica capitalista.

O que queremos dizer é que a existência do valor de troca é um fenômeno particular e inerente à produção de excedentes, mas as trocas podem seguir outros padrões que não os ditados pelo mercado. É possível, como veremos no Brasil do oitocentos, que boa parte das unidades produtivas estejam direcionadas para produzir excedentes, quantidades gigantescas

⁵⁸⁵ CARDOSO, *Ciro*. CARDOSO, *Ciro*; PÉREZ BRIGNOLI, Héctor. Métodos da História. Rio de Janeiro: Graal, 1981.p. 338.

⁵⁸⁶ MARX, Karl; HOBBSAWM, Eric. Op. Cit., p. 16.

⁵⁸⁷ Idem.

destes. Entretanto, estes não se tornam valor de troca imediatamente, distâncias físicas importantes têm de ser vencidas para sua efetivação como tal e consumação como valor de uso.

O que gostaríamos de aclarar com isso é: nem sempre as unidades de produção se conformam para produzir excedentes e, quando produzem, mesmo acima das necessidades e potencialidades de consumo comunitárias, nem sempre elas cambiaram estes num mercado compulsório.

O ponto chave sobre a questão é: em todas estas formas, nas quais a propriedade da terra e a agricultura constituem a base da ordem econômica e, conseqüentemente, o objetivo econômico é a produção de valores de uso, isto é, a reprodução dos indivíduos em determinadas relações com sua comunidade, da qual constituem a base [...] ⁵⁸⁸

Aqui cabe uma lembrança importante que, talvez, seja uma generalização válida: em unidades de produção pré-capitalistas pode-se haver aquilo que convencionamos chamar de “lucro”, mas sem algumas premissas básicas de formação econômico-social esse lucro é o meio para outros fins tão ou mais importantes em relações sociais pré-capitalistas específicas. No caso do oitocentos brasileiro, nomeadamente, ser senhor de um número cada vez maior de escravos ou explorar quantidade cada vez maiores de privilégios (sejam eles acesso à terras, rendas ou postos no Estado).

Neste sentido, até o presente momento, apenas três categorias nos parecem como delimitadores consistentes das unidades de produção como genericamente pré-capitalistas e genericamente capitalistas, são elas: o *mercado*, a *alienação* ou *estranhamento* e as *classes sociais*. Essas são as três chaves explicativas para o nosso entendimento do que é uma unidade de produção pré-capitalista no geral e do que é uma unidade de produção capitalista no geral. As restritas e seletas categorias assim são para reforçar as particularidades dentro do que concebemos como formações econômico-sociais pré-capitalistas e capitalistas, que podem variar tanto quanto fazem variam os modos de produção nelas combinados.

6.2. Uma História Familiar e Empresarial: as Heranças do Comendador

Natural da cidade do Rio de Janeiro, Antônio Martins Lage nasceu em 31 de março de 1825, filho de pai homônimo, Antônio Martins Lage, e de Dona Felicidade Clara Labourdonnay Lage; era neto pelo lado materno dos franceses Condes de Labourdonnay e pelo lado paterno do português Antônio Barbosa Martins Lage, lavrador e ferreiro em Minas Gerais desde 1773 quando, vindo de Portugal, recebeu terras.

⁵⁸⁸ Ibidem, p. 77.

A história da família Lage no comércio do Rio de Janeiro começa quando o avô do comendador passa a vender seus gêneros e obras de arte, especialmente os ferrosos, no Rio de Janeiro. Como vendedor da produção do pai na capital, o primeiro Antônio Martins Lage passa a frequentar a Corte com frequência logo nos primeiros anos de sua transplantação ao Brasil, fixando residência no Rio de Janeiro ainda na década de 1810. Os negócios prosperaram e logo ele ficou conhecido como maior possuidor dos maiores armazéns de metais da cidade. Com 25 anos de idade, em janeiro de 1824, contrai matrimônio com a francesa Isabel Labourdonnay Lage e, a partir daí, passa a constituir família na Corte.⁵⁸⁹

Prova de que os negócios caminhavam com sucesso na cidade, foi o arrendamento da Ilha das Enxadas por Antônio Martins Lage. Em 13 de setembro de 1823, Felipe Antônio Barbosa passava a ele por Escritura de Arrendamento o usufruto por tempo indefinido da Ilha das Enxadas no valor de 600\$000 anuais, Para lá se transferiram todas as atividades de armazenagem do arrendatário.⁵⁹⁰ O aforamento da ilha foi passado aos Lage definitivamente mais de dez anos após seu arrendamento. A grande transação para os padrões da época envolveu o pagamento do valor de 13:800\$000 aos herdeiros de Felipe Antônio Barbosa, esse valor considerava grande abatimento feito por conta dos melhoramentos construídos por Antônio Martins Lage na ilha, o que incluía dois armazéns de pedra, um cais de pedra e uma ponte de madeira.⁵⁹¹ A utilização produtiva desta ilha pela família Lage passou por três gerações, sendo ocupada por eles durante quase 60 anos!

Os negócios cresceram de tal forma que, em 1828, Antônio foi convidado para ingressar na *Comissão para Organizar a Pauta Geral das Alfândegas* fazendo parte da seção que trataria das taxações sobre ferragens.⁵⁹² A atuação política do pai do comendador se espraiou para o legislativo e o judiciário, tendo ele representado da Freguesia da Lagoa na Câmara Municipal e no Tribunal do Júri.⁵⁹³ Desde o começo da década de 1830 ele havia adquirido uma aprazível estância afastada da cidade na Lagoa Rodrigo de Freitas, esse terreno foi constantemente acrescido de outros comprados ao redor e ali construiu uma grande casa no alto de uma das colinas, parte desta propriedade é o que hoje conhecemos como Parque Lage.

⁵⁸⁹ BRASIL. Ministério da Justiça. Arquivo Nacional. Coleção Brasões... Op. Cit.

⁵⁹⁰ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Escritura de Arrendamento. Livro 226, Folha 105, Localizador 031.008-79 (13/09/1823). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1823.

⁵⁹¹ BRASIL. Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Escritura de Venda. Op. Cit. Livro 239, Folha 67, Localizador 031.13-79 (18/01/1834). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1834.

⁵⁹² BRASIL... Op. Cit. Decreto de 02/05/1828.

⁵⁹³ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (05/03/1836).

Em 25 de abril de 1838 falece o pai do comendador, ele era o mais velho dos três irmãos, tinha apenas 13 anos de idade, Camillo Martins Lage tinha 11 anos e Isabel Labourdonnay Lage tinha apenas 9 anos. A jovem viúva passa então a comanda a família, tendo o auxílio de Luís Martins Lage, seu cunhado, que, meses após, adoece e também vem a óbito.

Segundo o seu inventário, o total de bens de Antônio Martins Lage totalizava a incrível quantia de 138:417\$701, dos quais a Ilha das Enxadas era o mais valioso, montando 34:000\$000. Nela estavam instaladas várias casas de sobrado; uma loja com onze portais; um cais que servia a três armazéns construídos de sapatas de pedra real, pilares e frontais de tijolo com duas portas largas de madeira e telheiros. Sobre o cais, operava um guindaste de madeira fixado em sapatas de pedra e cal, sendo coberto de telhas; assim como uma ponte de pedra em frente ao mar com um telheiro formado sobre pilares e frontais de tijolo, e dois pares de portas e janelas de madeira.⁵⁹⁴

Outros bens importantes inventariados eram as 27 apólices da dívida pública no valor de 27:815\$980, que rendiam anualmente 540\$000; a chácara com casa de sobrado na Lagoa, no valor de 10:000\$000; toda ferragem armazenada no valor 11:744\$139; 49 moedas de ouro, sem valor especificado; e a escravaria que totalizava 64 cabeças num montante de 21:876\$000. O patrimônio restante se dividia em outros imóveis, embarcações, madeiras armazenadas, seges, joias, obras, relógios, objetos pessoais e algumas letras de devedores.

O falecido ainda tinha dívidas a cobrar no valor de 2:619\$000, assim como dívidas a pagar no valor de 3:421\$000 e no processo de inventário se liquidou outras dívidas ainda em dinheiro, despendido no valor de 4:757\$587. Discriminado em sua conta testamentária, sabemos que o seu filho mais velho e homônimo, Antônio Martins Lage, recebeu a chácara da Lagoa, 10:595\$730 em dinheiro e 9 apólices da dívida pública, Camillo e Isabel receberam a mesma quantia em dinheiro, alguns imóveis menos valiosos e também 9 apólices. Tudo isso administrado pela mãe, que recebeu todo o resto. Deste resumo, podemos perceber o expressivo legado deixado por Antônio Martins Lage. Além disso, a herança desproporcional deixada ao filho mais velho, com a clara sinalização dada através da passagem de propriedade da casa da família, transparece quem era considerado como futuro “homem da casa”.

⁵⁹⁴ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Inventário de Antônio Martins Lage. Caixa 4007, Número 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1838.

Com a morte de seu cunhado e sozinha na direção da família, a jovem viúva resolve liquidar os bens mais valiosos do seu finado marido. A começar pelos escravos, como se lê no anúncio publicado no *Jornal do Comércio*:

NÃO se tendo ainda concluído a venda dos escravos do finado Antonio Martins Lage, faz-se constar as pessoas que desajarem arrematar alguns, ou todos, que nas praças dos juizes dos orfãos, em todas as quartas e sábados, continuam a entrar em arrematação os indicados escravos até se venderem todos. Outrosim, nas mesmas praças hão de continuar a apregoar-se as duas propriedades com chácara, em Brocó e São Clemente, até sua final arrematação, para o que está marcado o dia 18 do corrente.⁵⁹⁵

Frisamos algo que parece incomum. Nenhum outro homem, a não ser Luís Martins Lage⁵⁹⁶, aparece na documentação, tanto referente ao inventário, quanto referente às transações do legado de Antônio, ou seja, é possível que a viúva estivesse à frente de todas as decisões. Neste sentido, foi decisão dela que até a casa na Lagoa deveria virar renda para os anos de criação e formação dos seus filhos: "Quem quiser arrendar a bela casa e chacara sita na Lagoa Rodrigo de Freitas, junto ao jardim botânico, hoje pertencente a um dos herdeiros de Antonio Martins Lage, pode ir vê-la. Para tratar do arrendamento, na rua do Valongo n. 43."⁵⁹⁷

Não temos mais notícias sobre destino do legado do primeiro Antônio Martins Lage. A década de 1840 aparece como uma grande sombra para nós na documentação. Entretanto, importante informação apensada ao processo é a certidão de casamento do segundo Antônio Martins Lage, em 03 de maio de 1846⁵⁹⁸, com Dona Anna de Mattos Costa, filha do comendador e armador português Joaquim de Mattos Costa. É possível que os dois tenham se conhecido em Portugal. Após se formar no Colégio Pedro II⁵⁹⁹, Antônio viajou para terra natal de seu avô e lá passou longa temporada de estudos, tendo nesta época conhecido a família Mattos Costa, como se pode depreender, profundamente.

Logo que volta de Portugal, com 23 anos de idade e já trabalhando para o seu sogro, Antônio Martins Lage dá entrada para administrar por si a herança deixada pelo pai:

Diz Antonio Martins Lage, filho de Antonio Martins Lage, que ele quer dar quitação a sua mãe Dona Felicidade Clara Labourdonnay na qualidade de sua tutora que foi, ter recebido dela os bens de raiz, escravos, dinheiro, tudo no importe de 10:970\$391; e afim também das apólices da dívida pública.⁶⁰⁰

⁵⁹⁵ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit., 22/08/1838, p. 4.

⁵⁹⁶ Desde a abertura do processo estava adoentado e, em fevereiro de 1839, não mais acompanha Felicidade como inventariante.

⁵⁹⁷ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit., 18/10/1839, p. 4.

⁵⁹⁸ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausente da Primeira Vara... Op. Cit. (03/05/1846).

⁵⁹⁹ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit., 17/12/1842.

⁶⁰⁰ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausente da Primeira Vara... Op. Cit. (19/06/1848).

É verdade que o gosto pela compra de imóveis, pela renda dos aluguéis e de títulos, além do negócio de armazenagem e portuário são traços marcantes legados pela memória de seu pai; também nos parece verdade que a aposta na instrução era algo relativamente importante para ele, e isto parece ser um legado de sua mãe; entretanto, o Comendador Antônio Martins aprendeu com o sogro os “negócios navais”. A vivência nas empresas em Lisboa e no Rio de Janeiro garantiu ao herdeiro dos Lage algum discernimento ao mandar construir, comprar e vender embarcações. Através da sua experiência acompanhando o sogro armador, os lucros das diversas atividades que envolviam a navegação, em várias escalas e com vários objetivos, passaram a atrair o tino comercial e produtivo do empresário em formação.

Contudo, toda esta potencialidade não seria explorada sem a forte inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho durante seus anos de atividade. As constantes modificações e incrementos na navegação, especialmente a transatlântica a vapor, exigiam toda uma nova gama de serviços de construção, reparo, abastecimento, arribada, armazenagem, deslocamento das mercadorias e embarcações, embarque e desembarque. Em suma, o Comendador Antônio Martins Lage só prosperou por que aliou sua herança material e intelectual à estrutura dependente brasileira, umbilicalmente ligada ao complexo agroexportador, e soube adaptar as unidades produtivas da sua empresa às novas necessidades da navegação e operação portuária.

Assim, mesmo antes do falecimento do seu Sogro em agosto de 1850, ele já tinha se tornado gerente da firma que seu cunhado, Antônio Campos, formou com sua mãe. A Viúva Lage & Campos foi formada com o capital de 300 contos e o objetivo de explorar a Ilha do Vianna, cujo administrador era Campos.⁶⁰¹ Três meses após faleceu Joaquim de Mattos Costa, como se lê em anúncio no Jornal do Comércio:

Havendo falecido o sr. Joaquim de Mattos Costa, acha-se dissolvida a sociedade que girava nesta praça sob a firma de Joaquim de Mattos Costa & C., e tendo por este motivo de proceder-se a liquidação, faz-se público que se acham encarregados dela os ex-sócios João de Mattos Costa e Antônio Martins Lage [...] ⁶⁰²

Durante sete anos, Antônio trabalha na empresa sendo subordinado de Campos e sua mãe. Pelo que podemos perceber do **Quadro 16**, Campos ficou responsável por todos os negócios concernentes à exploração da ilha, como os reboques, a carga e descarga de embarcações, além da importação e armazenagem de sal; Antônio estava diretamente responsável pela armazenagem e negócios com metais e, importantíssimo, desde 1852, era ativo importador, armazenador e negociante de carvão!

⁶⁰¹ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (02/05/1850).

⁶⁰² JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit., 20/08/1850, p. 4.

Com o falecimento de Campos, em dezembro de 1857⁶⁰³, e de sua mãe, em abril de 1861⁶⁰⁴, Antônio Martins Lage centraliza todas as decisões concernentes à empresa e conta com o seu irmão Camillo na execução das operações de compra e venda na Praça do Rio de Janeiro. Em 1859, como demonstração de que os negócios pareciam ir bem, Antônio manda fazer uma grande reconstrução da casa da família na Lagoa e a denomina de Chácara dos Lage⁶⁰⁵, é exatamente lá onde sua mãe, já enferma, tem seus últimos dias.

Quadro 16: Atividades de Viúva Lage & Campos, Viúva Lage & Filhos e Antônio Martins Lage no Almanak Laemmert

ATIVIDADE	VIÚVA LAGE & CAMPOS VIÚVA LAGE & FILHOS	ANTONIO MARTINS LAGE
Saveiros Para Carga e Descarga no Mar	1848-1870	
Vapores de Reboque		1870-1882
Corretores	1854-1870	
Armazéns de Carvão de Pedra	1854-1870	1852-1858 / 1870-1882
Armazéns e Depósitos de Sal Por Atacado	1854-1870	
Trapiches Alfandegados Ilha das Enxadas	1854-1870	1870-1882
Administrador do Trapiche Maxwell		1859-1862
Armazéns de Madeira Para Construção Civil e Naval	1855-1870	
Armazéns de Maçames Velames e Todos os Utensílios para Navios	1855-1870	
Armazéns de Ferro, Aço, Cobre, Chumbo e Outros Metais		1852-1858

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1848-1882.

Durante quase 25 anos sua figura e o papel desempenhado por sua empresa será central para a operação portuária do Rio de Janeiro, assim como para a navegação interior na baía de Guanabara e para a importação de carvão no Império do Brasil. A trajetória do Comendador aparece resumida na Carta de Brasão de Armas que traz a sua genealogia:

O Comendador Antônio Martins Lage, negociante e industrial, foi sócio da firma Antônio Martins Lage & Filhos, sucessores da firma primitiva Viúva Lage & C. Foi o prosseguidor da navegação marítima transoceânica e costeira, iniciada nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, em 1822-1830, entre outras, pelo armador negociante e proprietário, seu sogro, comendador Joaquim de Mattos Costa.

⁶⁰³ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (15/12/1857).

⁶⁰⁴ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (15/04/1857).

⁶⁰⁵ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (22/06/1859).

Foi importador e negociante de carvão de pedra e como tal fornecedor de nossa Marinha de Guerra, tendo seus grandes depósitos na ilha das Enxadas, herdada de seus pais, mais tarde adquiriu a ilha do Vianna e Santa Cruz. Foi proprietário da Barcas Ferry.⁶⁰⁶

6.3. Empório Principal do Comércio de Carvão de Pedra nesta Praça e Porto

O negócio do carvão aparece em nosso estudo de caso como verdadeiro fio da meada, é através desse produto que Antônio Martins Lage consegue tornar mais lucrativo todo o complexo da Ilha das Enxadas. O negócio do carvão dinamizou seus negócios portuários: aumentou sua capacidade de armazenagem, carga e descarga, por conta disso conseguiu prerrogativas e privilégios oficiais, como o alfandegamento de seu trapiche e a autorização para guarda como entreposto dos navios carboneiros em arribada, além de lucrar com o próprio fornecimento de carvão aos paquetes, o qual importava diretamente ou através de consignatários. Por conta dos grandes vapores que passavam a frequentar, cada vez mais assídua e numerosamente, o porto do Rio de Janeiro, pôde aumentar a sua frota naval. Seus saveiros, lanchas, botes e escaleres partiam da Ilha das Enxadas para prestar serviços essenciais a esses paquetes transatlânticos a vapor, tais como: o abastecimento de água, o reboque das grandes embarcações na baía, e o embarque e desembarque das mercadorias.⁶⁰⁷

A Ilha das Enxadas tem 31700 metros quadrados. Desde o século XVII é utilizada, quando o governador Ruy Vaz Pinto, em 1618, cedeu a mesma aos frades do Carmo, afim de tirarem dela as pedras necessárias para a construção do convento e da igreja. Sua localização era perfeita, estava longe o suficiente da costa para ser considerada afastada os problemas urbanos do Rio de Janeiro, mas perto o suficiente para não perder contato com a cidade; está exatamente em frente à praça Mauá, ficando equidistante tanto do centro comercial e financeiro, quanto da zona de expansão portuária. Além disso, ainda estava mais próxima ao ancoradouro na baía que qualquer outra unidade de produção portuária. Esses atributos geográficos faziam da ilha uma base estratégica para boa parte da grande navegação que se fazia no porto do Rio de Janeiro.⁶⁰⁸

Em 1823, quando foi arrendada ao pai de Antônio, a ilha tinha uma casa de sobrado, uma capela, um armazém e um cais, sendo avaliada em 12:000\$000. Quando da sua venda definitiva, em 1834, contava com mais dois armazéns, um cais maior e reforçado, além de uma ponte de pedras. Nesta altura a ilha estava avaliada em 30:000\$000, sendo 16:200\$000 a importância das benfeitorias feitas pelo pai do comendador.

⁶⁰⁶ BRASIL. Ministério da Justiça. Arquivo Nacional. Coleção Brasões: Dossiê Brasão de Armas de Joaquim José Pereira de Faro... Op. Cit.

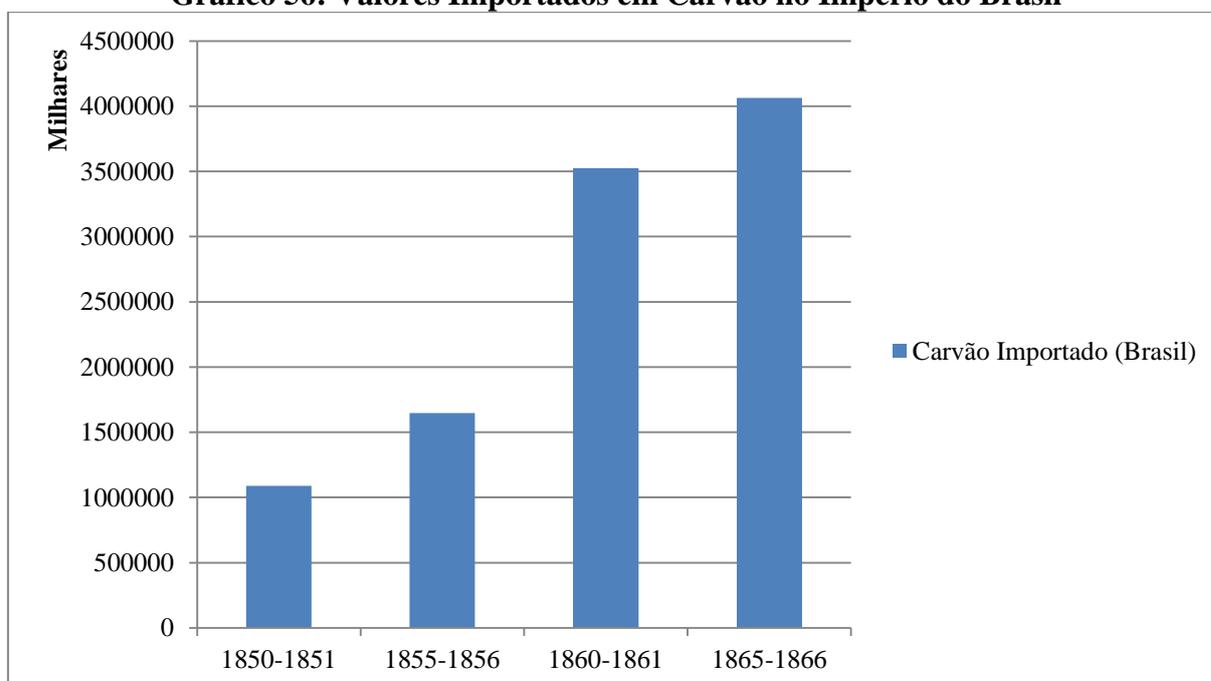
⁶⁰⁷ ALMANAK... Op. Cit.

⁶⁰⁸ SOUZA, Augusto Fausto de. A Baía do Rio de Janeiro... Op. Cit., p. 52.

Segundo a definição da Revista *Ilustração Brasileira*, seu nome se deve a um incidente: “Ilha das Enxadas é denominação popular. Ficou com a denominação que tem desde que nela foi descarregado por ter sofrido avarias quando se destinava ao Rio da Prata, um navio carregado de instrumentos agrícolas, que foram mais tarde vendidos a lavradores e negociantes.”.⁶⁰⁹

Os valores crescentes da importação de carvão em todo Império demonstrados no **Gráfico 56**, não nos deixam dúvidas sobre a importância crescente dessa atividade para a vida daquela sociedade. O carvão movia as embarcações que efetivavam a inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho, o carvão movia as máquinas que eram fruto do esforço de Modernização Conservadora do Império, o carvão passava a iluminar algumas das grandes cidades brasileiras...

Gráfico 56: Valores Importados em Carvão no Império do Brasil



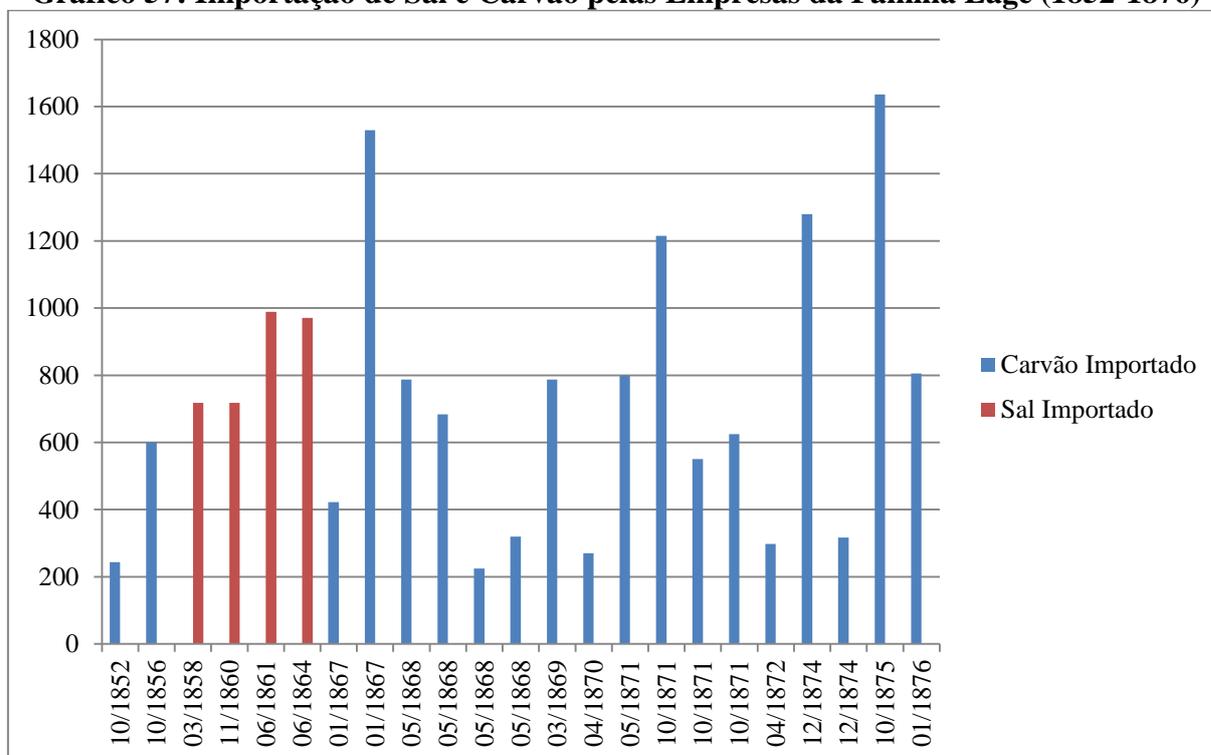
Fonte (em mil réis): BRASIL. Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1850-1866.

O **Gráfico 57** demonstra algo que nos parece seguro dizer, o negócio do carvão tomou uma proporção de tal ordem nas unidades produtivas da família Lage que a importação de outras mercadorias ficou restrita. Dentre os anúncios de importação na seção *Movimentação do Porto do Rio de Janeiro* do *Jornal do Comércio* que conseguimos rastrear como de responsabilidade direta das empresas Viúva Lage & Campos, Viúva Lage & Filho, Antônio Martins Lage & C. e Antônio Martins Lage & Filho, a conclusão mais aguda que tiramos é que a importação de sal desaparece em detrimento do carvão na década de 1860.

⁶⁰⁹ REVISTA ILLUSTRACÃO BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Editora de O Malho, ago. 1928, p. 36.

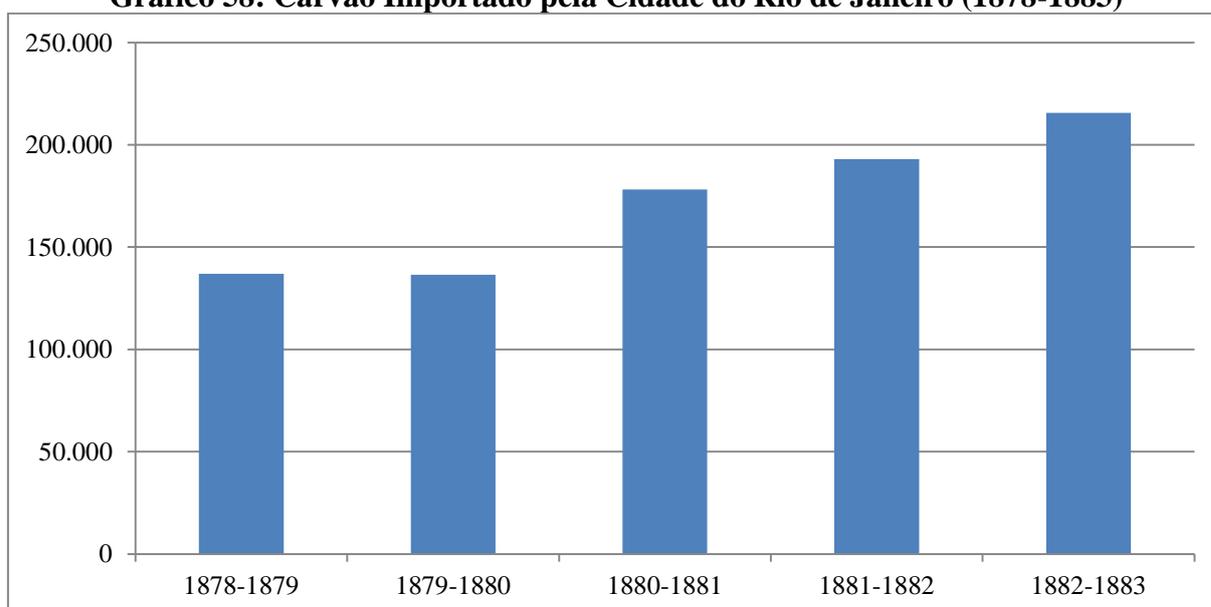
Segundo o que conseguimos localizar nesta fonte e considerando apenas as operações de importação feitas sob responsabilidade direta das empresas da família Lage, a importação total do combustível monta a incrível quantidade de 13.396 toneladas em 24 anos!

Gráfico 57: Importação de Sal e Carvão pelas Empresas da Família Lage (1852-1876)



Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1852-1876.

Gráfico 58: Carvão Importado pela Cidade do Rio de Janeiro (1878-1883)



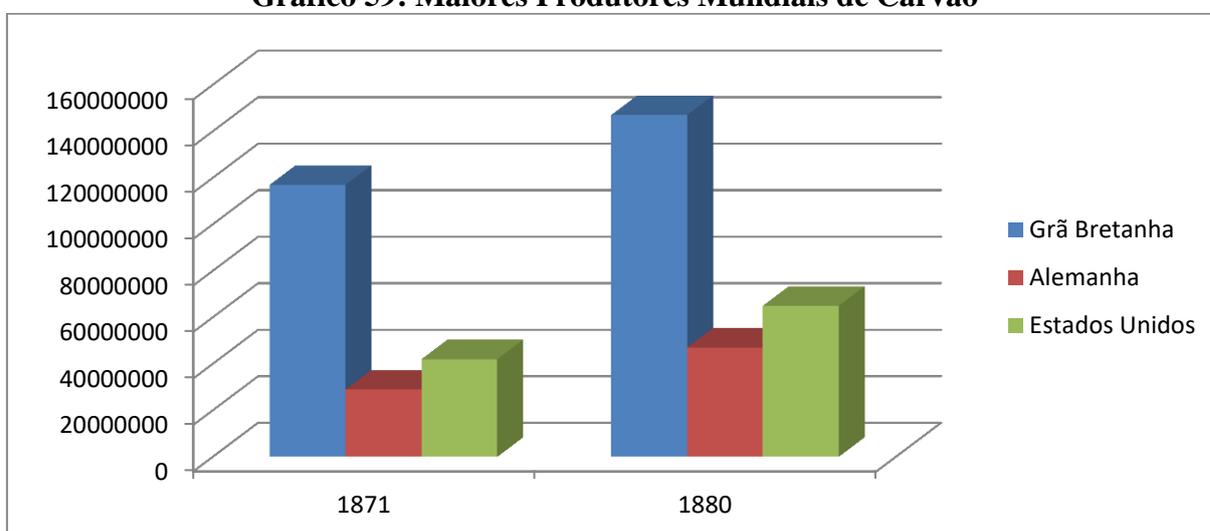
Fonte (em toneladas): BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1878-1883.

Ao fim da década de 1870 e no começo da década de 1880, segundo os Mapas Estatísticos do Porto do Rio de Janeiro, a quantidade de carvão importada era absolutamente

monumental. O que se constata no **Gráfico 58** são quantidades na ordem das centenas de milhares de toneladas, a Corte era o maior centro importador, distribuidor e consumidor do produto em todo Império. A monta impressiona de forma que nos parece seguro dizer, apenas com esse dado, que os Lage trabalhavam com mais de um tipo de fornecimento: além de importar diretamente, eles também conseguiam o combustível via consignação.

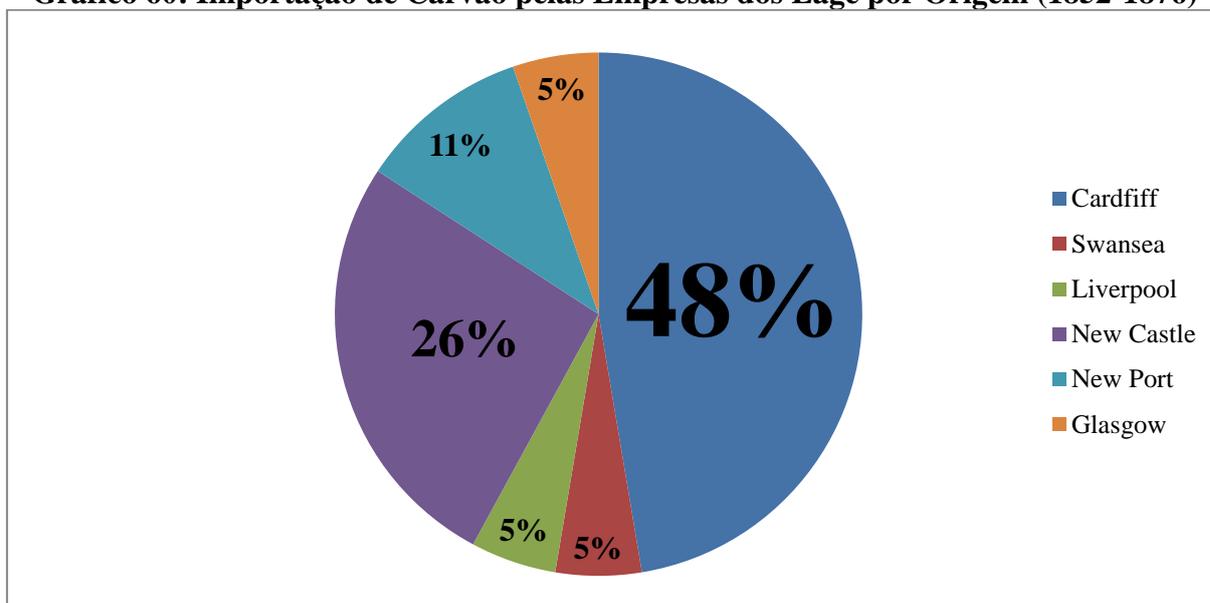
O que nos pareceu relativamente trivial toma contornos de verdade quando combinamos dados da historiografia e as nossas fontes. Segundo Michel Beaud, a maior produtora mundial de carvão de pedra e coke no período era a Grã Bretanha, seguida dos Estados Unidos e da Alemanha, como se constata no **Gráfico 59**.

Gráfico 59: Maiores Produtores Mundiais de Carvão



Fonte (toneladas): BEAUD, Michel. A História do Capitalismo: De 1500 aos Nossos Dias. São Paulo: Brasiliense, 2001.

Gráfico 60: Importação de Carvão pelas Empresas dos Lage por Origem (1852-1876)

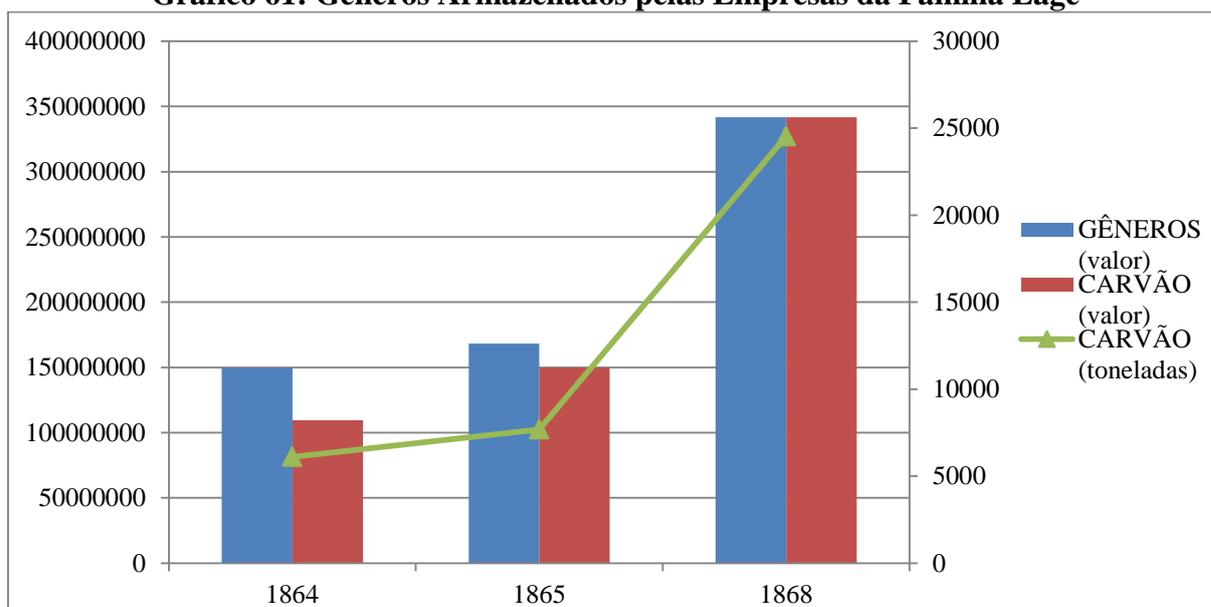


Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1852-1876.

No mesmo banco de dado dos anúncios de importação na seção *Movimentação do Porto do Rio de Janeiro* do *Jornal do Comércio*, dentre as ocorrências de importação de carvão diretamente sob responsabilidade dos Lage que rastreamos e quantificamos no **Gráfico 60**, podemos constatar que 89% das vezes a origem era britânica! O carvão importado pelos Lage vinha de Cardiff ou Swansea no País de Gales, Glasgow na Escócia, Liverpool e New Castle na Inglaterra, além de New Port nos Estados Unidos.

A afirmação de que o carvão toma rápida centralidade na atividade dos Lage e se impõe como principal produto em suas infraestruturas portuárias está confirmada nos dados fornecidos em três Balanços Patrimoniais e por nós seriados no Gráfico?. Esses dados foram apresentados num curto espaço de tempo marcado por turbulentas crises financeiras da empresa redundando em duas falências. Essa conjuntura acentua a nossa argumentação: armazenar, comprar e vender carvão era um negócio seguro, lucrativo e com potencial de rentabilidade maior do que os outros produtos de importação.

Gráfico 61: Gêneros Armazenados pelas Empresas da Família Lage



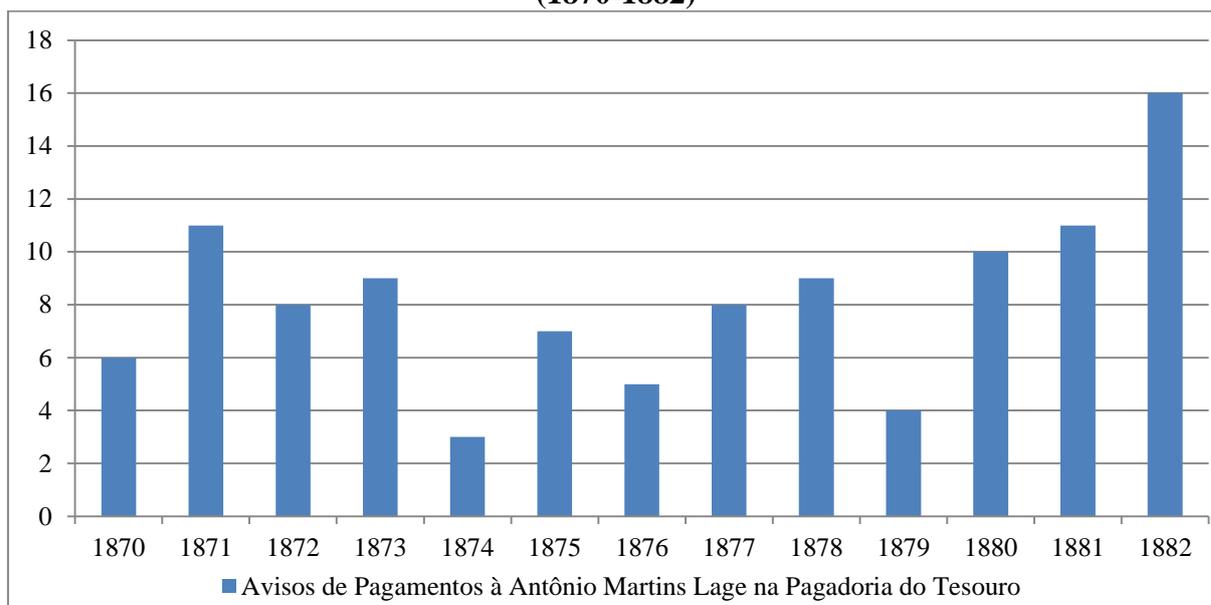
Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordatas 1864 e 1868, Dissolução 1865. Número 3712, Caixa 1685; Número 863, Caixa 1321; Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864, 1865, 1868.

Depreendemos do **Gráfico 61** que, entre as duas falências de Antônio Martins Lage, a tonelage de carvão armazenado dispara para mais três vezes! Sua armazenagem relativa a outros gêneros passa da total predominância para a exclusividade do estocado pela empresa que, em 1868, não possuía qualquer outro produto em seus armazéns que não o carvão das qualidades de pedra e coke.

Não é atoa que, especialmente nas décadas de 1870 e 1880, diversos avisos de pagamento à Antônio Martins Lage na Pagadoria do Tesouro são anunciados tanto no *Jornal*

do Comércio, quanto no Diário do Rio de Janeiro. Esta recorrência está expressa no **Gráfico 62** e o que citamos é apenas um exemplo disto que se repete durante mais de uma década: “Vendeu carvão ao Arsenal de Guerra da Corte, ainda em dezembro de 1869, pelo comunicado o Ministro da Guerra convocava Antonio Martins Lage & C. a comparecer para assinar o contrato.”⁶¹⁰

Gráfico 62: Avisos de Pagamentos à Antônio Martins Lage na Pagadoria do Tesouro (1870-1882)



Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1870-1882.

A inserção política do Comendador Antônio Martins Lage nas instituições do Estado Imperial e seu poder de articulação na sociedade civil foi, de certa forma, possibilitado por essa relação profícua como fornecedor de combustível para as instituições militares.

6.3.1. Montagem do Complexo de Serviços Portuários & Navegação

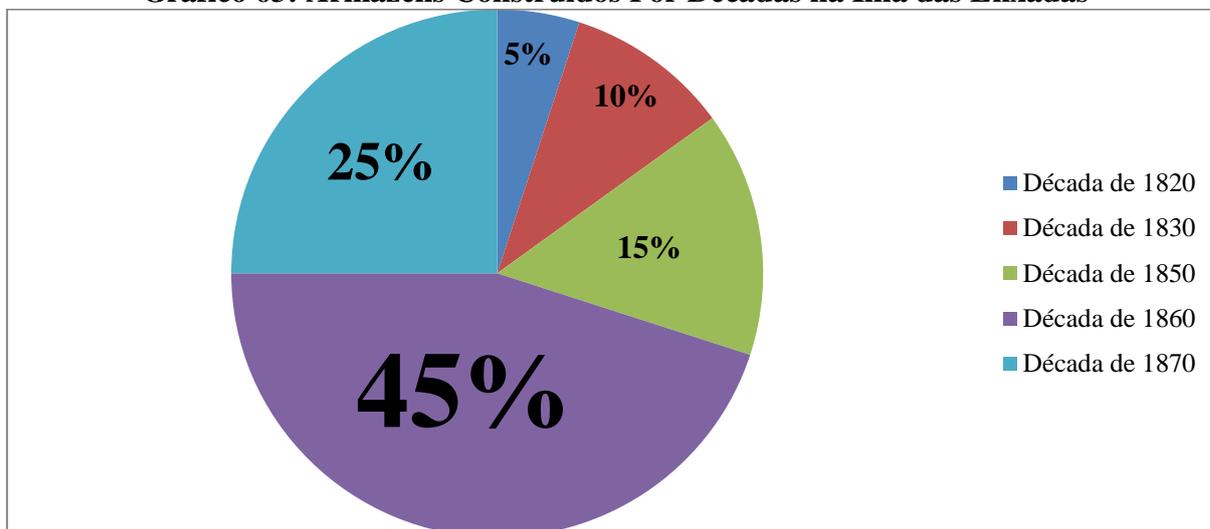
Levando em conta as condições estruturais da formação social brasileira, além da contingência de ser o Rio de Janeiro capital e centro econômico-financeiro do país e da conjuntura de modificação da base técnica e tecnológica da navegação, podemos dizer que a unidade produtiva da família Lage na Ilha das Enxadas encontrou o homem certo, no espaço-tempo certo, para que ali fosse desenvolvido o grande complexo de serviços portuários e navais. O investimento na infraestrutura da Ilha e as investidas fora dela, com a exploração de suas casas de sobrado na Gamboa como armazéns ou depósitos, arrendamento de trapiches na parte central da cidade e na Saúde, foram feitos de forma extremamente segura, mas custosa.

Com os subsídios de várias fontes documentais, tais como: inventários, processos de concordata, notas cartoriais, registros na junta comercial e atas do Conselho de Estado Pleno,

⁶¹⁰ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (03/02/1870).

conseguimos quantificar o número de armazéns construídos pela família Lage na Ilha das Enxadas. Eles receberam a ilha com um único armazém construído por seu antigo dono, ao longo de quase sessenta anos construíram mais dezenove! Conforme se vê no **Gráfico 63**, a Ilha das Enxadas totalizou a construção de vinte armazéns entre as décadas de 1820 e 1870.

Gráfico 63: Armazéns Construídos Por Décadas na Ilha das Enxadas



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Caixa 4007, Número 292. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1838; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordatas 1864 e 1868, Dissolução 1865. Número 3712, Caixa 1685; Número 863, Caixa 1321; Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864, 1865, 1868; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Terceiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Quitação e Distrato de Hipoteca. Livro 260, Folha 77, Localizador 010.28-79 (06/06/1870). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1870; BRASIL. Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado (1886-1888). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

Nesses armazéns era recorrente, além do combustível, a guarda de diversos corrosivos e inflamáveis, conforme o alfandegamento corrente para as ilhas que serviam também como entrepostos. No caso específico da Ilha das Enxadas, três dos seus armazéns eram alfandegados como entrepostos e um como trapiche alfandegado. Para se ter uma ideia, segundo Agostinho de Borja Castro, ao final da década de 1870, a Alfandega do Rio de Janeiro tinha 12 armazéns à disposição.⁶¹¹

Entretanto, não era apenas na Ilha das Enxadas que Antônio Martins Lage participou da operação portuária do Rio de Janeiro, ele também explorou trapiches e armazéns no continente. Logo que assumiu a direção da empresa da família, acertou um negócio que iniciaria uma firme e longa parceria com Joseph Maxwell Wright, conseguiu o arrendamento do Trapiche Maxwell, maior trapiche situado na vertente marítima central, literalmente ao lado da Alfandega.

⁶¹¹ BORJA CASTRO, Agostinho Victor de. Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfandega. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.

Segundo se lê na seção do Ministério da Fazenda no Jornal do Comércio: "27 de agosto de 1858 A Alfandega da Corte, comunicando que foi concedido a Antônio Martins Lage o alfandegamento do trapiche denominado Maxwell, sito na rua do Mercado e de que é ele arrendatário."⁶¹², o Trapiche Maxwell ficou arrendado aos Lage por pelo menos quatro anos e nele circulavam um sem número de qualidades de secos e molhados, além de metais.

A sua frota naval também foi de extrema importância para o desenvolvimento das atividades que explorava no porto do Rio de Janeiro. O que nos parece é que os navios mercantes, alguns inclusive de porte médio e que faziam travessia transatlântica, foram perdendo espaço para as embarcações que serviam às suas funções portuárias ou, nesse sentido, foram convertidas algumas embarcações mercantes que pediram novo registro para fazer o serviço de carga/descarga ou de reboques. Segundo se lê na seção do Ministério da Marinha no Jornal do Comércio: "Comunicado ao Ministério da Fazenda, remetendo cópia da portaria nesta data expedida, afim de poder a barca a vapor Corça, de propriedade de Viuva Lage e Campos, empregar-se no reboque de navios."⁶¹³

Lendo os contratos sociais das diversas firmas da família Lage, podemos perceber que, com o passar do tempo, os seus objetivos de tornaram mais claros e variados. O contrato da Antônio Martins Lage & Filho, registrado em janeiro de 1873, não dá margens para dúvida: "[...] terá por fim o Comércio de Carvão de Pedra, Reboques, Trapiches e o mais que os sócios convier."⁶¹⁴ O capital da empresa era de subvalorizados 400 contos de réis, fornecidos por Antônio Martins Lage. Neste mesmo contrato estava apresentado o seu filho mais velho⁶¹⁵ pela primeira vez de forma oficial, como seu sócio de indústria; àquela altura, Antônio Martins Lage Filho já era administrador da Ilha das Enxadas há pelo menos dez anos.

Menos de dez anos após, se dissolvia amigavelmente a sociedade Antônio Martins Lage & Filho, ficando todos os ativos e passivos a cargo de Antônio Martins Lage Filho para feitura de nova firma. Neste sentido, o filho recebia um saldo de 300 contos de réis em bens, valores e lucros, o que nos parece completamente subestimado. O comendador retirava da sociedade algo em torno de mil contos de réis, composto por 661:000\$000 em imóveis,

⁶¹² JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (11/10/1858).

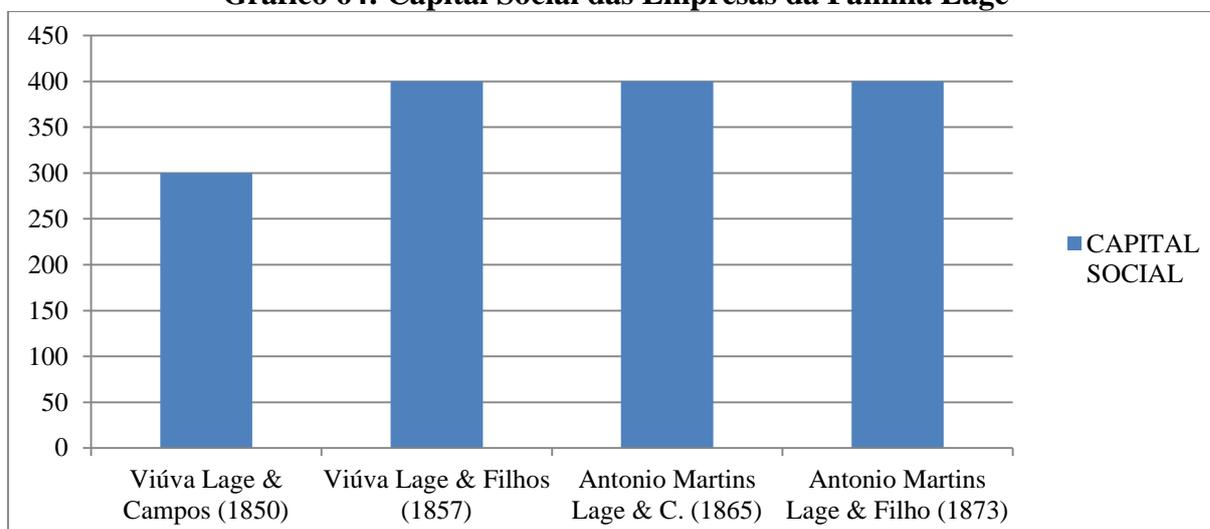
⁶¹³ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (JC 21/10/1855).

⁶¹⁴ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Antônio Martins Lage & Filho. Livro 652, Registro 12184 (02/01/1873). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1873.

⁶¹⁵ Antônio Martins Lage Filho era o primogênito de oito irmãos. Além dele, Roberto, Alfredo e Américo chegaram a participar dos negócios da família.

310:000\$000 em ações e 28\$:338\$322 em letras tomadas do novo acionista majoritário, Antônio Martins Lage Filho.⁶¹⁶

Gráfico 64: Capital Social das Empresas da Família Lage



Fonte (contos de réis): BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1850, 1857, 1865, 1873.

Nos causa certa curiosidade a evolução do montante de capital registrado pelas empresas da família Lage até a década de 1870, certamente que os montantes que constam no **Gráfico 64** estão subvalorizados. Essa prática era corrente na lógica do capital mercantil, onde a oportunidade e o tino comercial parecia mais importante que as virtualidade técnicas a serem exploradas em forma de capital constante investido e aplicado na produção.

6.3.2. Expansão e Modernização da Infraestrutura

As décadas de 1860 e 1870 foram marcadas tanto pelas crises financeiras que abateram a empresa de Antônio Martins Lage, quanto pelos incrementos substantivos das infraestruturas de operação portuária e navegação que comandavam. Não podemos afirmar que os dois fenômenos tenham correlação entre si, no entanto, é isso o que argumentam os Lage quando suplicam uma decisão que amenizasse sua segunda falência:

Os suplicantes tendo herdado de seus pais as importantes propriedades constantes dos balanços apresentados, não só as conservaram, como trataram de aumentar reunindo seus haveres e expandindo-se.

Dessas propriedades a principal, pela sua posição e outras circunstâncias notórias, era a Ilha das Enxadas, empório principal e quase único do comércio de carvão de pedra nesta praça e porto. Para que conseguisse dela todos os fins e vantagens e se conservasse em bom pé desenvolvendo-se o referido comércio, eram necessárias inúmeras obras imensas e dispendiosas muralhas, cais, armazéns, máquinas, etc.

⁶¹⁶ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Antônio Martins Lage & Filho. Livro 131, Registro 24009 (01/02/1882). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1882.

Entenderam os suplicantes que os resultados compensariam de futuro amplamente essa despesas e não rezearam contrair para esse fim grandes empenhos.⁶¹⁷

Ainda exploraremos de forma mais aprofundada as falências de Antônio Martins Lage, mas o que nos importa neste ponto é demonstrar, em sua retórica defensiva, correlação entre o prosseguimento da sua herança como um dever e as necessidades da cidade do Rio de Janeiro atendidas por sua unidade produtiva com o fato de ter contraído dívidas para expandir as infraestruturas na ilha, denotando-as como “inúmeras obras imensas e dispendiosas”.

Havia um senso comum, mais ou menos estabelecido na época, que as obras hidráulicas e portuárias se faziam de forma mais dispendiosa e morosa que a média da engenharia nacional. Os desafios eram grandes, os conhecimentos ainda limitados e os recursos escassos.

Não podemos afirmar que as dificuldades proclamadas por Lage na consecução dessas obras foram reais, mas podemos dizer, com base no **Gráfico 63**, que a década de 1860 foi a de maior atividade construtora na Ilha das Enxadas, pelo menos no que diz respeito aos seus armazéns. Também podemos afirmar, com base no mesmo processo e num recurso ao Conselho de Estado Pleno anos mais tarde, que antes das referidas obras na década de 1860 a área construída na ilha não passava de 1500 metros quadrados; nos primeiros anos da década de 1880, a ilha tinha 12910 metros quadrados de área construída, conformando 40,7% da sua área total! Os vinte armazéns cobriam uma área de 7746 metros quadrados, 60% da área construída!⁶¹⁸

Nesse interim, mais precisamente no ano de 1870, uma Escritura registrada no Terceiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro descrevia os dezessete armazéns e as demais construções na ilha:

Declaração - Ilha das Enxadas - tendo do lado da cidade cinco armazéns [ilegível] por dentro sobre colunas de ferro, com suas varandas [ilegível] de madeira, sendo um na frente e outra nos fundos. Ao lado destes armazéns, um correr de casas [ilegível] com divisões para enfermarias, arrecadações e [ilegível]. E mais um telheiro para arrecadação de lotes. Ao noroeste da ilha outros cinco armazéns divididos por paredes e arcos com pontes sobre colunas de madeira, e ao lado desses armazéns um correr de casas para dormitório dos empregados e mais [ilegível]. No canto da ilha, casa de moradia, com portadas de cantaria, capela de lado. Mais adiante, casa para cozinha, trabalhadores, enfermaria, [ilegível], mais um correr de telheiros para arrecadação.

⁶¹⁷ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

⁶¹⁸ BRASIL. Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado (1886-1888). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

Ao norte da ilha, cinco armazéns em paredes sobre arcos, com ponte sobre colunas de madeira. Ao Leste, dois armazéns mais, fazendo fundo daqueles.⁶¹⁹

O que a Escritura deixa claro é a existência de um vasto complexo de armazenagem, embarque e desembarque, arrecadação e moradia dos trabalhadores na Ilha das Enxadas. A descrição dessa infraestrutura é compatível com os valores, medidas e montantes que a documentação no geral nos atesta com relação a principal unidade produtiva dos Lage.

Essa expansão também se demonstra com expressiva mudança na base técnica e tecnológica da sua operação. No legado do primeiro Antônio Martins Lage já constava um guindaste de madeira sobre pedra e cal, contudo a diferença é grande se compararmos com o conjunto de bens aplicados à produção e arrolados no Balanço Patrimonial da empresa em 1864, conforme se vê no **Quadro 17**.

Quadro 17: Relação dos Objetos e Utensílios Utilizados na Ilha das Enxadas (1864)

Objetos e Utensílios	Quantidade	Valor
Cofres de Ferro	2	850\$000
Guindastes de Madeira	2	250\$000
Guindastes de Ferro	7	11:340\$000
Draga	1	5:300\$000
Dragas Menores	2	2:501\$520
Bombas para Navios	4	530\$000
Balanças de Ferro	3	340\$000
Caldeiras de Ferro	3	393\$000
Rodas de Lume para Navios	5	105\$000
Boias a Ferro	4	1:520\$000
Ancoras Grandes	9	1:278\$000
Ancoras de Saveiros	3	795\$000
Tanques de Ferro	35	1:396\$000
Porção de Tintas	1	78\$200
Armamentos		112\$000
Máquinas de Descarga de Navios	2	3:988\$280
Mastarios	4	1:120\$000
Maquinário Grande do Armazém	1	4:000\$000
Verga de Navio	1	300\$000
Mastros de Pinho Branco	3	360\$000
Vergas de Mastarios	19	399\$000

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

⁶¹⁹ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Terceiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Quitação e Distrato de Hipoteca. Livro 260, Folha 77, Localizador 010.28-79 (06/06/1870). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1870.

O que temos aqui, parece claro, é um conjunto de *melhoramentos*: aplicações mecânicas, utilização de novas máquinas e equipamentos com outra base material garantindo a reprodução em maior escala da mesma operação, na mesma lógica. A mudança na base técnica e tecnológica, como já vimos em outros capítulos, não pode nublar nossa visão do todo operativo deste complexo. As limitações da formação social em que estavam enredados e do próprio processo produtivo garantiam a subsunção apenas formal da força de trabalho; as contradições com o desenvolvimento acelerado das forças produtivas na navegação transatlântica foram, ao mesmo tempo, condição desses melhoramentos e fator de tensão na cadeia produtiva.

Esse fenômeno também se deu nas embarcações de propriedade da empresa dos Lage. O **Gráfico 65** demonstra o crescimento exponencial da frota entre 1838 e 1864, tanto em quantidade, quanto em valores, sendo total e proporcionalmente mais expressivo o valor dos navios. O vapor *F. Clara* e as galeras à vela *Palmira* e *Amazonas* eram embarcações maiores, mercantes ou reboques; as pequenas embarcações compunham de forma notável o montante e eram majoritariamente saveiros de carga e descarga, havendo também, botes, lanchas, escaleres e salva-vidas. Em 1865, a tendência é confirmada e a galera *Indiana* é adquirida, mesmo em meio a um turbulento processo de falência, com esta aquisição e as avarias avaliadas das embarcações menores a desproporção entre o valor dos navios e das embarcações menores se tornou ainda mais expressivo.⁶²⁰

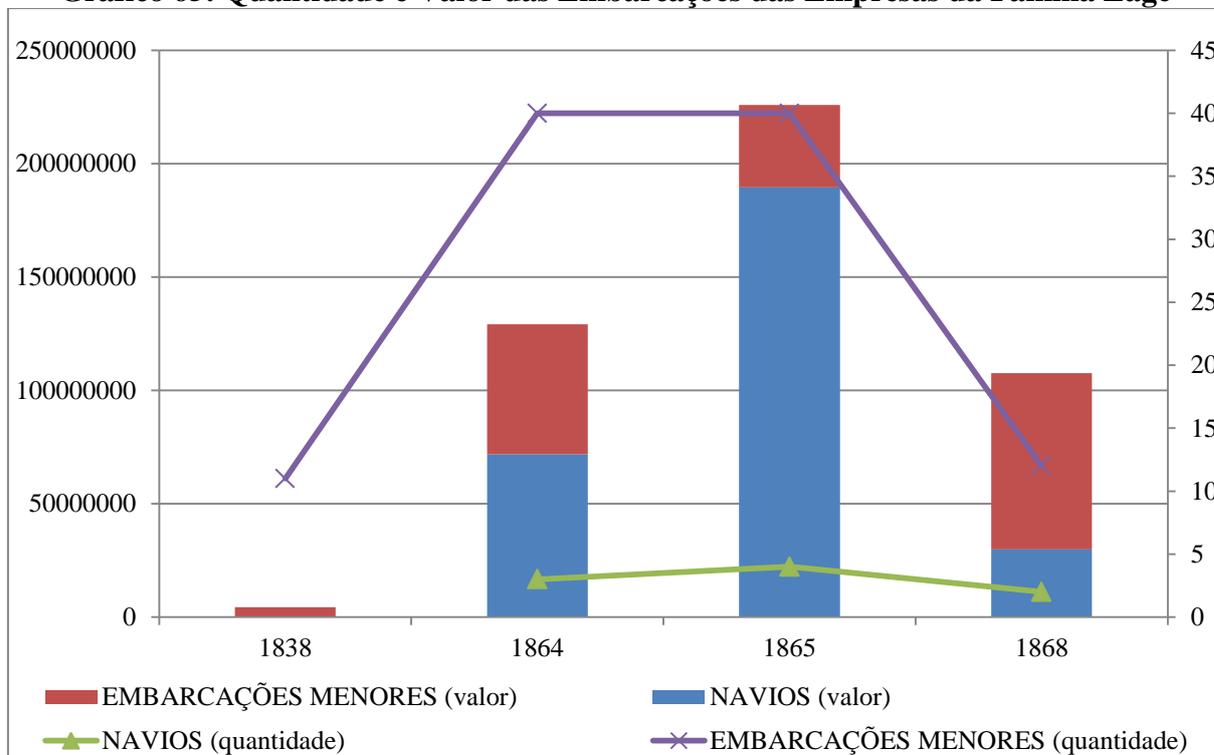
Nos anos seguintes, de aguda crise, o comendador decide se desfazer das três galeras e comprar um vapor menor. A aquisição do saveiro inglês *Lucifer* fez parte de uma reestruturação produtiva que concentrou as embarcações no serviço portuário.

A tarefa consistiu em diminuir o número de unidades e adquirir ou construir outras, mais novas, rápidas e com equipamentos. Apesar da expressiva diminuição da sua frota na ordem de 68,1%, sendo reduzida em 70% as embarcações menores e 50% os navios, o valor total das embarcações caiu apenas 54,4%. Ao passo que desabou em 84,2% o valor total dos seus navios, o valor total das embarcações menores cresceu vertiginosamente: 114%! Esses dados nos demonstram que as novas embarcações tinham um valor bem maior que as antigas individualmente, especialmente as menores. Em 1868, os Lage contavam com dois vapores e

⁶²⁰ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Dissolução da Viúva Lage & Filhos. Número 863, Caixa 1321. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1865.

uma dúzia de pequenas embarcações menores mais bem preparadas para as exigências dos vapores transatlânticos, eram elas: 7 saveiros, 1 lanchão, 2 botes, 1 escaler e 1 salva vidas.⁶²¹

Gráfico 65: Quantidade e Valor das Embarcações das Empresas da Família Lage



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Caixa 4007, Número 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1838; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordatas 1864 e 1868, Dissolução 1865. Número 3712, Caixa 1685; Número 863, Caixa 1321; Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864, 1865, 1868.

Os serviços portuários eram extremamente variados, lucrativos e abundantes. Para além dos vapores transatlânticos, os pequenos armadores nacionais recorriam frequentemente aos reboques dos Lage. Como se lê na seção de *Publicações a Pedido* do Jornal do Comércio: "Os srs Bastos Mesquita & C., agentes da galera Nova Maria da Glória devem à Antonio Martins Lage & Filho pelo serviço de reboque por 3 horas a mudar o dito navio para a Jurujuba, 50\$000 a hora. 150\$000 com abatimento de 50\$000."⁶²², apenas uma hora do serviço de reboque correspondia ao salarial mensal de um calafate, caso ele trabalhasse todos os dias, empregado por jornada pelo mesmo Antônio Martins Lage.

Avaliando o **Quadro 18** podemos perceber a evolução dos bens de raiz da família Lage, desde a herança deixada pelo primeiro Antônio Martins Lage até os bens que o Comendador Antônio Martins Lage, o segundo, retirou da firma Antônio Martins Lage &

⁶²¹ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

⁶²² JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (02/05/1874).

Filho quando de sua dissolução. Passando pelos bens registrados nos Balanços Patrimoniais quando de suas duas falências.

A primeira conclusão desta avaliação é o gosto do clã pela especulação imobiliária, isto é óbvio, mas pretendemos ir além: entre 1838 e 1868, portanto durante 30 anos, o patrimônio da família em bens de raiz aumentou espetacularmente, na ordem de 4578%! Esse número verdadeiramente fabuloso se deu por quatro fatores: a construção de habitações, tanto para sua morada mais confortável e opulenta, quanto para a especulação; a compra de casas de sobrados na Gamboa para exploração como depósitos ou armazéns; o aforamento da Ilha do Vianna, mais próxima a Niterói; e, fundamentalmente, pelos incrementos de infraestrutura feitos na Ilha das Enxadas.

Quadro 18: Bens de Raiz da Família Lage

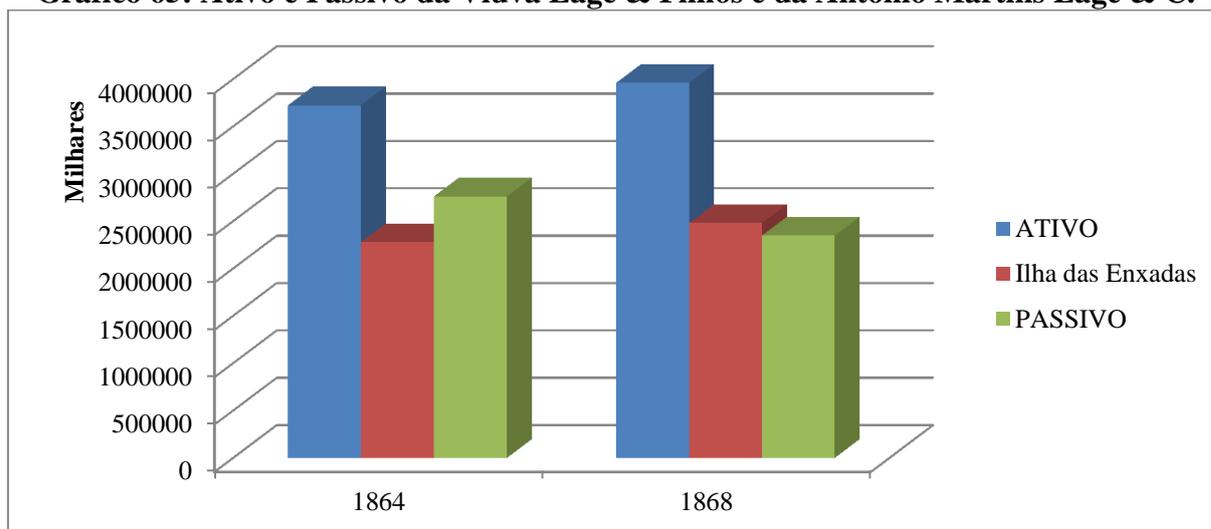
1838		1864		1868		1882	
Chácara na Lagoa Rodrigo de Freitas	10:000\$000.	Casa de sobrado na praia de Botafogo, 82	32:000\$000	Casa de sobrado na praia de Botafogo, 82	32:000\$000	Prédios e terrenos na rua Pres. Pedreira, 21, 22, 23, 24, 25, 27 e 29	?
Casa térrea no caminho de São Clemente, 87	1:600\$000	Casa de sobrado na rua São Clemente, 79	47:000\$000	Casa de sobrado na rua São Clemente, 79	47:000\$000	Prédios na rua da Magnificência, 26 A, 28, 30, 32, 34, 36, 38 e 40	?
Uma casa térrea no caminho de São Clemente, n 85	1:600\$000	Casa de sobrado na rua São Clemente, 81	21:000\$000	Casa de sobrado na rua São Clemente, 81	21:000\$000	Prédio na rua Marques de Abrantes, 4	?
Uma casa térrea no caminho de São Clemente, 83	1:600\$000	Casas de sobrado na rua das Violas, 69 e 71	46:000\$000	Casas de sobrado na rua das Violas, 69 e 71	46:000\$000	Prédio na rua de São Salvador, 3, 5 e 7	?
Uma casa térrea no caminho de São Clemente, 75	1:600\$000	Chacara na Lagoa Rodrigo de Freitas	85:700\$000	Chacara na Lagoa Rodrigo de Freitas	85:700\$000	Prédio na rua da Lapa, 65	?
Uma casa térrea no caminho de São Clemente, 77	1:600\$000	Chacara na Lagoa Rodrigo de Freitas	25:000\$000	Chacara na Lagoa Rodrigo de Freitas	25:000\$000	Chácara no Jardim Botânico	?
Uma casa térrea no caminho de São Clemente, 73	1:600\$000.	Casa de sobrado na rua União, 3	35:000\$000	Casa de sobrado na rua União, 3	35:000\$000	Chácara na Lagoa Rodrigo de Freitas	?
Uma morada de casas de sobrado no mesmo caminho de São	4:000\$000	Casa na Gamboa, 115	10:600\$000	Casa de sobrado na Gamboa, 115	10:600\$000	Terrenos na rua da Boa Vista	?

Clemente, 79							
Uma morada de casas de sobrado no mesmo caminho de São Clemente, 81	4:000\$000	Casa na Gamboa, 115 ^a	9:800\$000	Casa de sobrado na Gamboa, 115 A	9:800\$000	Terrenos na rua do Toque Roque	?
Ilha das Enxadas	34:000\$000	Casa na Gamboa, 113	12:000\$000	Casa de sobrado na Gamboa, 113	12:000\$000		
		Casa na Gamboa, 111	4:300\$000	Casa de sobrado na Gamboa, 111	4:300\$000		
		Casa na Gamboa, 26 e 28	15:000\$000	Casa de sobrado na Gamboa, 26 e 28	15:000\$000		
		Terreno da rua de D. Thereza no Catete	24:000\$000	Terreno da rua de D. Thereza no Catete e os aterros neles feitos	27:000\$000		
		ILHA DO VIANNA	32:000\$000	ILHA DO VIANNA	32:000\$000		
		ILHA DAS ENCHADAS	2.277:000\$000	ILHA DAS ENXADAS COM BENFEITORIAS	2.479:347\$813		
TOTAL	61:600\$000	TOTAL	2.676:400\$000	TOTAL	2.881:747\$813	TOTAL	661:052\$578

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Caixa 4007, Número 292. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1838; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordatas 1864 e 1868, Dissolução 1865. Número 3712, Caixa 1685; Número 863, Caixa 1321; Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864, 1865, 1868; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 131, Registro 24009 (01/02/1882). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1882.

Em vinte e seis anos, o valor da Ilha das Enxadas saltou de 34:000\$000 para incríveis 2.277:000\$000, um aumento fora do comum: 6597%; entre 1864 e 1868, com as benfeitorias feitas nos anos de crise, o valor da Ilha saltou de 2.277:000\$000 para 2.881:747\$813, na ordem de 26,5%. Esses valores devem ser relativamente fidedignos, pois os extraímos dos Balanços Patrimoniais não contestados pelos credores de Antônio Martins Lage.

Gráfico 65: Ativo e Passivo da Viúva Lage & Filhos e da Antônio Martins Lage & C.



Fonte (mil réis): BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordatas 1864 e 1868. Número 3712, Caixa 1685; Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864, 1868.

Embora eles explorassem outras infraestruturas próprias e arrendadas no continente, como se vê no pedido aforamento dos terrenos acrescidos de marinha nos prédios de número 88 e 90 na rua Gamboa;⁶²³ o clã dos Lage investia seus maiores esforços na utilização produtiva da ilha. Nela se encerrava boa parte dos seus lucros, advindos da operação portuária, da navegação e do negócio do carvão.

Nunca é demais lembrar, a utilização produtiva desta ilha estava condicionada ao arcabouço jurídico-político, reunido pelo Decreto 4105 de 1868,⁶²⁴ que concedia as terras de marinhas a privados. Os Lage eram proprietários das benfeitorias, não da Ilha em si. Embora, para efeito de contabilidade, o título de aforamento fosse considerado como um bem incluso na propriedade.

Também importa saber que boa parte das suas atividades na ilha estavam permitidas somente dentro das condições do Regulamento das Alfândegas e Mesas de Rendas de 1860,⁶²⁵ contendo um trapiche alfandegado e três armazéns em regime de entreposto. Como já esclarecemos em outros capítulos, ao mesmo passo que essas condições exigiam uma relação

⁶²³ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (03/05/1870).

⁶²⁴ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (4105, 22/09/1868).

⁶²⁵ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (2647, 19/09/1860).

mais próxima com a Alfandega, o que parecia ser um limitante, esses privilégios multiplicavam as oportunidades de negócios. Desta forma a relação dos Lage com os poderes é fundamental para entendermos a exploração da sua principal unidade produtiva.

Estamos certos que a principal joia da família era a Ilha das Enxadas, mas uma nova joia parecia estar sendo lapidada, a Ilha do Vianna. Logo em 1872, assim que encerrada a conta testamentária de sua mãe, Isabel passou em escritura de venda sua parte da Ilha do Vianna ao irmão Antônio Martins Lage, no valor de 11:000\$000.⁶²⁶ Mais uma vez, os bens se concentravam na mão do comendador para um novo voo produtivo da empresa familiar. Por conta desse caráter, a Ilha do Vianna não aparece entre os bens que o Comendador retirava na dissolução da Antônio Martins Lage & Filho, ela pertenceria a nova firma da família: a Lage Irmãos.

Outro ponto importante foram as inovações implementadas na operação portuária pré-capitalista pelos Lage. Coerente com o esforço imperial de *Melhoramento dos Portos e Modernização Conservadora*, o filho do comendador demonstrou ser engenhoso empresário. Em 1874, o administrador da Ilha das Enxadas teve reconhecida a patente de um aparelho que facilitava a baldeação entre embarcações na água, além do embarque/desembarque nas pontes e cais.⁶²⁷

Em abril do mesmo ano, Antônio Martins Lage Filho requeria o privilégio da seguinte forma:

Diz Antônio Martins Lage Filho que aplicando se ao estudo dos meios adequados a simplificar e diminuir o pesado trabalho de embarque de carvão de pedra, indústria que o suplicante exerce em larga escala no estabelecimento da ilha das Enxadas de que é sócio, [ilegível] um aparelho que satisfaz aquele empenho, tanto para com o carvão de pedra como relativamente a qualquer outra mercadoria. O desenho deste aparelho encontrará vossa Majestade Imperial no documento junto.⁶²⁸

Conforme o desenho no **Anexo 42**, o aparelho consistia em um flutuante dentro do qual trabalha uma máquina a vapor, sobre o flutuante estão montados trilhos por onde sobe e desce um carro, com abertura superior e escotilhas laterais. Uma corrente que passa pela máquina do flutuante estende e encurta os trilhos, abaixando e elevando os mesmo, assim regulando a altura da baldeação. A força necessária para a elevação ou abaixamento dos trilhos é impressa pela máquina que igualmente faz subir ou descer o carro. Essa máquina poderia ser multiplicada de acordo com a conveniência, aumentando o número de trilhos neste processo.

⁶²⁶ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Terceiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Venda por Escritura. Livro 264, Folha 137V, Localizador 010.29-79 (07/02/1872). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1872.

⁶²⁷ BRASIL... Op. Cit. Decreto 5695 de 15/07/1874.

⁶²⁸ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Fundo Decretos do Executivo: Privilégios Industriais. Localizador 22.0.0.5990. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1874.

O objetivo declarado do invento não nos resta dúvidas: era poupar trabalho e agilizar o processo produtivo na Ilha das Enxadas. Como se lê no requerimento:

Em todo aparelho trabalham oito homens, seis para encher o carro, um feitor e um maquinista.

A rapidez da subida e descida do carro corresponderá a força que se der a máquina. Para melhor guiar o carvão, quando despejado no porão do navio, carvoeira do vapor ou em terra emprega-se uma d'alla ou manga.

O aparelho presta-se não só para descarregar a bordo dos navios, como para o mesmo serviço junto à terra ou cais, e é igualmente aproveitável como já declarou o suplicante para qualquer mercadoria ou carga.⁶²⁹

Segundo Antônio Martins Lage Filho, a máquina poupava os trabalhos de carga/descarga e baldeação na ordem de 75%. Seu projeto relatava que, normalmente, eram necessários trinta trabalhadores para descarregar vinte toneladas por hora; com o aparelho do projetado, previa que oito homens descarregariam trinta e cinco toneladas por hora! 18/04/1874

Com base na lei de 18 de agosto de 1830, requeriam o privilégio para uso e venda exclusiva do aparelho, solicitando o tempo máximo fixado em lei para as patentes: vinte anos.

Em 12 de junho de 1874, a Seção de Máquinas e Aparelhos da Sociedade Auxiliadora da Industria Nacional, através dos engenheiros André Rebouças e Antônio de Paula Freitas, proferiu parecer favorável ao pedido de Antônio Martins Lage Filho:

Não consta há seção que esta especialidade tenha já sido privilegiada neste império. Há, é verdade, nos Estados Unidos, em Buffals, elevadores de trigo em grão, que, nas suas disposições gerais, lembram o invento do requerente, mas o aparelho representado e descrito nos documentos anexa à petição tem disposições especiais que caracterizam um verdadeiro invento.

É por estas razões de parecer a Seção de Máquinas e aparelhos da SAIN que seja concedido a Antonio Martins Lage Filho privilégio por 20 anos para o aparelho.⁶³⁰

Entretanto, o fenômeno dos *Melhoramentos dos Portos* não afetou os Lage apenas positivamente, em 1878, eles se viram pressionados a vender dois de seus prédios na rua da Gamboa (números 86 e 88) para a construção da Estação Marítima da Estrada de Ferro Dom Pedro II.⁶³¹

6.4. Relação com a Praça do Rio de Janeiro & Conexões Externas

De toda documentação que compulsamos, a mais abundante trata da relação do Comendador Antônio Martins Lage com a Praça do Rio de Janeiro. Neste ponto, nos interessa saber, igualmente, suas conexões externas. Aqui procuramos entender os fluxos de fornecimento de carvão, perceber a composição de sua clientela, esclarecer quem eram seus parceiros e sócios mais constantes e fiéis, além de inventariar seus credores e devedores, com

⁶²⁹ Idem.

⁶³⁰ Idem.

⁶³¹ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (06/01/1878)

isso procuraremos aclarar sua articulação tanto nos níveis econômico e financeiro, quanto nos níveis político e social.

Para tanto, urge uma breve reflexão sobre as formas de existência do mercado em sociedades pré-capitalistas como a brasileira. A argumentação básica no tocante ao mercado se dá no padrão da relação entre dada unidade produtiva e o mercado: se esta relação é opcional, subordinada ou até mesmo inexistente, fatalmente temos uma unidade de produção pré-capitalista; caso essa relação seja compulsória, toda produção daquela unidade esteja virada para atender as demandas e necessidades do mercado, certamente apresentamos aí uma unidade de produção capitalista.

Portanto, a formação econômico-social que abriga determinada unidade de produção tem de ter estabelecido um mercado mais ou menos integrado em pesos, medidas e moedas, com um fluxo de preços e procedimentos de negócios mais ou menos homogêneos. Estas condições são essenciais para tornar o mercado uma instância obrigatória da vida humana, estabelecendo os padrões de concorrência, acumulação e produtividade tipicamente capitalistas.

Sob o capitalismo, a competitividade compulsiva transborda as fronteiras físicas do mercado e ganha a vida social, amarrando um novo tipo de dominação, diferente das sociedades pré-capitalistas: “O capitalismo se distingue de todas as outras formas sociais precisamente por sua capacidade de estender seu domínio por meios puramente econômicos.”⁶³² Essa distinção apontada por Ellen Wood está consubstanciada na unidade de produção capitalista, que recorre ao mercado para obter os fatores produtivos e vender o seu produto, de forma obrigatória. O poder do capital de reunir, mediado pelo mercado, esses fatores está esclarecido em Marx: “O capital reúne as massas de mãos e os instrumentos preexistentes. É isto, e somente isto, que o caracteriza. Ele os reúne sob seu domínio. Esta é sua acumulação real; a acumulação de trabalhadores, com seus instrumentos, em determinados pontos.”⁶³³, são estes “pontos” as unidades de produção capitalistas.

Entretanto, por motivações outras e em sentido distinto, de acordo com dada formação social e com características historicamente verificáveis, podem ser reunidos os mesmos fatores de produção. Mais uma vez recorremos à Ellen Wood:

Quando existiam mercados nas sociedades pré-mercado, e mesmo nos casos em que estes eram extensos e importantes, eles se mantinham como um aspecto subalterno da vida econômica, dominada por outros princípios de comportamento econômico. E não apenas isso: tais mercados, mesmo nos sistemas comerciais mais vastos e

⁶³² WOOD, Ellen. A origem do capitalismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001, p. 23.

⁶³³ MARX, Karl; HOBBSAWM, Eric. Op. Cit., p. 104.

complexos, funcionavam de acordo com uma lógica muito distinta do mercado capitalista moderno.

Em particular, nem os mercados locais nem o comércio de longa distância que caracterizou as economias pré-capitalistas eram essencialmente competitivos [...] ⁶³⁴

Neste quadro, a dominação na relação entre as classes sociais era mais variada, sendo econômica também, mas tão física, tão espacial, tão política, tão comunitária ou social quanto, ao ponto desses diversos tipos de coerção estarem firmemente imbricados. As unidades de produção pré-capitalistas funcionam a partir dessa miríade de coerções em relações sociais não ditadas exclusivamente pela lógica econômica.

Parece-nos que o maior exemplo disto é o estabelecimento de um mercado de trabalho como hegemônico na distribuição e exploração da força de trabalho; assim como um mercado de terras, como mediador da distribuição e utilização produtiva destas através do capital. Nestes dois casos, conjugados no âmbito de uma unidade produtiva capitalista, o capital se serve e realiza os dois fatores num mesmo ciclo da sua autovalorização. Assim percebeu Isaak Rubin:

Na sociedade capitalista, os diferentes elementos da produção (meios de produção, força de trabalho e terra) pertencem a três diferentes classes sociais (capitalistas, trabalhadores assalariados e proprietários de terra) e adquirem, portanto, uma forma social particular, forma que não possuem em outras formações sociais. Os meios de produção aparecem como capital, o trabalho aparece como trabalho assalariado, a terra como objeto de compra e venda. ⁶³⁵

Em contraposição, encontramos uma infinidade de formas pré-capitalistas de distribuição e exploração da força de trabalho e da terra, todas excluem o mercado como instância obrigatória de seus fins e todas tem uma origem extra-econômica.

Aqui chegamos a bom termo, uma sociedade com mercado é diferente de uma sociedade de mercado. Karl Polanyi demonstra como as motivações

A transformação implica uma mudança na motivação da ação por parte dos membros da sociedade: a motivação do lucro passa a substituir a motivação da subsistência. Todas as transações se transformam em transações monetárias e estas, por sua vez, exigem que seja introduzido um meio de intercâmbio em cada articulação da vida industrial. Todas as rendas devem derivar da venda de alguma coisa e, qualquer que seja a verdadeira fonte de renda de uma pessoa, ela deve ser vista como resultante de uma venda. É isto o que significa o simples termo "sistema de mercado" pelo qual designamos o padrão institucional descrito. Mas a peculiaridade mais surpreendente do sistema repousa no fato de que, uma vez estabelecido, tem que se lhe permitir funcionar sem qualquer interferência externa. Os lucros não são mais garantidos e o mercador tem que auferir seus lucros no mercado. Os preços devem ter a liberdade de se autoregularem. É justamente esse sistema auto-regulável de mercados o que queremos dizer com economia de mercado. ⁶³⁶

⁶³⁴ WOOD, Ellen. Op. Cit., p. 30.

⁶³⁵ RUBIN, Isaak. A Teoria Marxista do Valor. São Paulo, Brasiliense, 1980, p. 32.

⁶³⁶ POLANYI, Karl. A Grande Transformação: As Origens da Nossa Época. Rio de Janeiro: Campus, 2000, p. 60.

Isso influi no conteúdo, forma e sentido das unidades de produção, nas pré-capitalistas essas unidades se servem do mercado; nas capitalistas o mercado se serve delas.

Nesta forma, o padrão de relação de Antônio Martins Lage com o mercado era amplamente distinto daquelas relações que teceram seu filho e, especialmente, seu neto Henrique. Isso depreende, por exemplo, das ações judiciais para cobrança de dívidas. Nos Balanços que compulsamos da casa comercial dos Lage, por diversas vezes, os seus devedores ostentavam quantias vultuosas e que se arrastavam anos a fio. A maioria dessas dívidas não parece ter resultado em ações judiciais para execução, disto depreendemos que formas não econômicas de cobrança foram amplamente empreendidas por eles.

Dois casos destoam dessa regra, mas devem seguir a mesma lógica. O ajuizamento da cobrança feita a Francisco Muker, em 1855, e a Francisco de Miranda Leone, em 1869, sinaliza muito mais do que uma simples dívida comercial. Nos parece que os dois casos denotam algum tipo de ruptura na confiança mútua entre dois partícipes da Praça do Rio de Janeiro, essa relação é regida por uma lógica não exclusivamente econômica.

Em 12 de setembro de 1855, Antônio Martins Lage abriu processo contra Francisco Muker para cobrar a quantia de 99\$530 restantes de uma conta que totalizava 479\$530, feita em 15 de abril de 1853. Muker era um famoso construtor de seges e havia comprado no armazém dos Lage uma série de obras em ferro para suas oficinas, tais como: bigornas de ferro, feixes de aço de molas, vergalhões de ferro batentes, feixes de verga, vergalhões batentes, tornos de ferreiro, barra de ferro batente, barras de ferro inglesas, feixe de verga, além de carvão, tudo em valores muito módicos.⁶³⁷

Em 13 de agosto de 1869, Antônio Martins Lage abriu processo contra Francisco de Miranda Leone para que a cobrança de uma letra no valor de 590\$600 não prescrevesse. Essa dívida havia sido contraída em 30 de dezembro de 1862, o prazo para sua plena quitação era de oito meses e, desde então, ela não foi paga.⁶³⁸

Entretanto, nem só de conflitos vivem o Lage com a praça do Rio de Janeiro. Especialmente durante a década de 1870, ele foi um fomentador de iniciativas empresariais menores financiando, através do instrumento da comandita, alguns de seus parceiros e clientes mais frequentes. Foram os casos, em 1871, do empreiteiro norte-americano Benjamim Upton que se associou a Antônio Martins Lage para produção de materiais de construção do tipo

⁶³⁷ BRASIL. Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores. Primeira Vara Cível do Rio de Janeiro. Número 930, Caixa 1192 (1855). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1855.

⁶³⁸ BRASIL. Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores. Juízo Especial do Comércio da Segunda Vara. Número 2048, Maço 1519 (13/08/1869). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1869.

American Building Block, o investimento do comendador era no valor de 5:000\$000⁶³⁹; no mesmo ano, o empreiteiro João Vicente de Brito Galvão se juntou à Antônio Martins Lage na sociedade Lage & Galvão para construção de ferrovias por empreitada para Estrada de Ferro Dom Pedro II, o investimento do comendador era mais robusto nesta sociedade: 40:000\$000.⁶⁴⁰

Outro caso importante, agora em 1875, foi da sociedade de importação e exportação que estabeleceu com Joseph Maxwell Wright, esta sociedade tinha um modesto capital de 300\$000 investidos pelo comendador. Entretanto, o que mais chama atenção nessa parceria é a longevidade da relação entre Joseph e Antônio.⁶⁴¹

Joseph era herdeiro da grande companhia de importação e exportação *Maxwell, Wright & C.* e, ao que apreço, encontrou problemas para prosseguir os negócios após a retirada ou falecimento dos principais acionistas da empresa na década de 1850. Tanto é que, dezessete anos antes dessa sociedade, eles tinham acertado o arrendamento do trapiche de propriedade de Joseph, que foi explorado pela Viúva Lage & Filhos durante quatro anos. Além disso, nos Balanços que consultamos, Joseph Maxwell e a empresa Maxwell, Wright & C. aparecem constantemente como devedores das casas comerciais capitaneadas por Antônio Martins Lage: em 1864, apareciam na tabela de Dívidas Cobráveis com o valor de 12:478\$000; em 1865, constavam com a módica dívida de 969\$290.⁶⁴²

Nos parece importante, de igual maneira, estabelecer quais eram as conexões externas de Antônio Martins Lage, especialmente no concernente ao fornecimento de carvão e à clientela das grandes empresas estrangeiras de navegação a vapor.

Os anúncios do *Jornal do Comércio* na seção *Movimento do Porto do Rio de Janeiro* demonstram um indício interessante: quando os Lage importavam carvão diretamente do exterior, sendo consignatários do produto, eles contratavam o frete de capitães individuais e donos de pequenas frotas, não das grandes transportadoras carboneiras. Isso se deve ao fato que essas grandes empresas, como a Wilson Sons, já estavam instaladas no Rio de Janeiro ou já tinham seus representantes na Corte. Essas grandes transportadoras de carvão eram concorrentes dos Lage!

Entretanto, o que nos parece contraditório, além da importação direta, os Lage também efetuavam compras via consignatários na Praça do Rio de Janeiro. As empresas da família

⁶³⁹ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (10/10/1871).

⁶⁴⁰ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (24/10/1871).

⁶⁴¹ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (18/05/1875).

⁶⁴² BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

recorriam permanentemente à intermediação de outros agentes que competiam com eles mesmos. Esses agentes eram, via de regra, representantes de produtores de carvão ingleses e americanos sediados no Rio de Janeiro, como se vê no **Quadro 19**, construído a partir de algumas notas e recibos encontrados na segunda falência dos Lage.

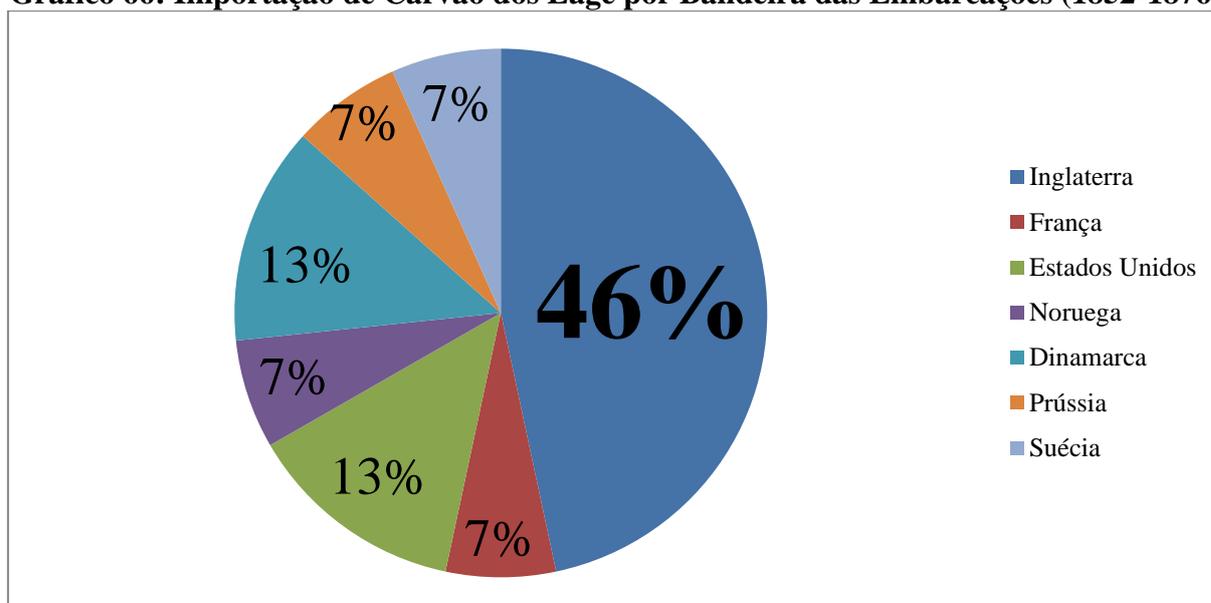
Quadro 19: Recibos e Notas de Consignação de Carvão Fornecido ao Lage (04-05/1868)

Data	Consignatário	Nacionalidade	Tons	Valor Por Tonelada	Valor Total
25/04/1868	John Moore & C.	Americano	282	33\$500	9:447\$000
29/04/1868	Alexandre Wagner	Brasileiro	389	26\$000	10:128\$300
01/05/1868	Pereira & Fernandes	Português	20	50\$000	1:000\$000
02/05/1868	Henrique Harper	Inglês	17	28\$000	486\$000
12/05/1868	Three Letters	Americano	490	28\$000	647\$000
15/05/1868	Henrique Harper	Inglês	684	27\$000	923\$800
15/05/1868	E. P. Monroe	Inglês	1860	35\$000	65:100\$000
16/05/1868	E. J. Albert & C.	Inglês	565	33\$000	18:645\$000
25/05/1868	Henrique Harper	Inglês	185	27\$000	236\$500
25/05/1868	Henrique Harper	Inglês	573	27\$000	773\$110

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

A única resposta plausível para tal fenômeno é que o Comendador Antônio Martins Lage teceu uma rede com forte e fiel clientela, e, especialmente, o nosso agente deveria ter aquilo que esses fornecedores não tinham: relações políticas que garantiam o fornecimento à instituições militares, como o Arsenal de Guerra e o Arsenal de Marinha na Corte.

Gráfico 66: Importação de Carvão dos Lage por Bandeira das Embarcações (1852-1876)



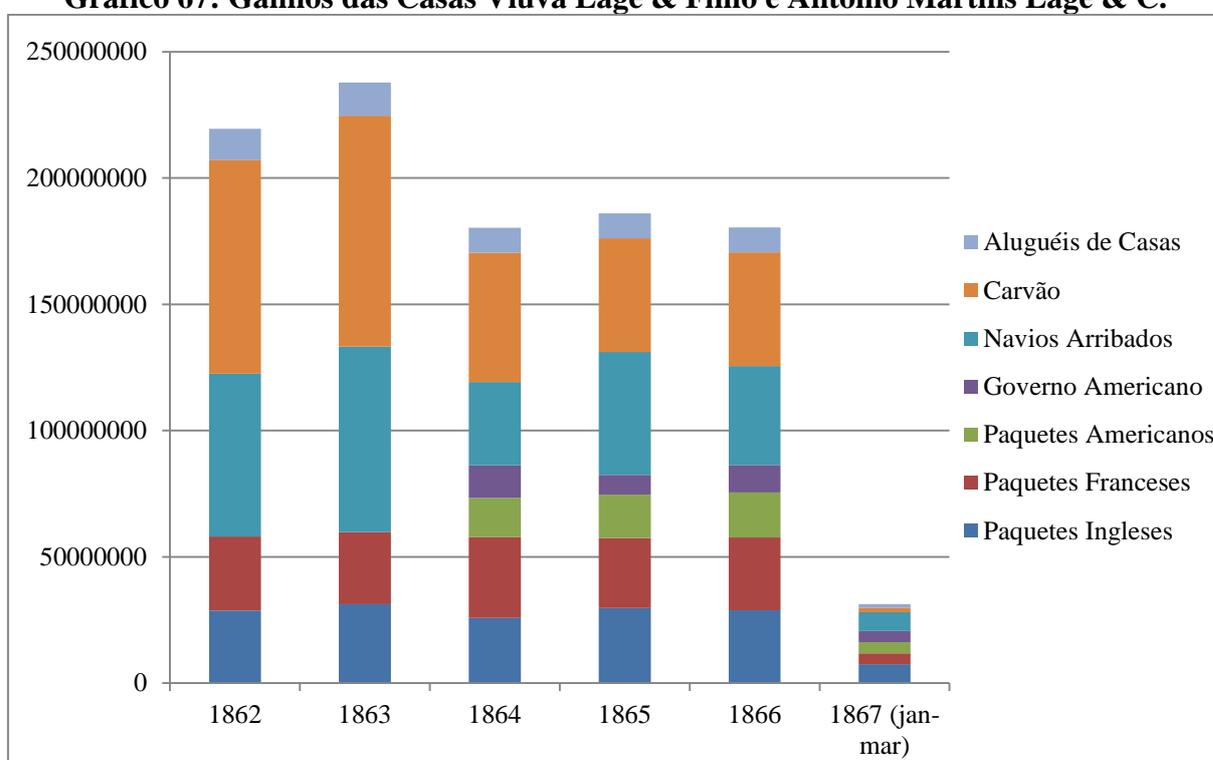
Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1852-1876.

Os capitães que faziam o frete do carvão importado diretamente pelas empresas dos Lage, segundo os anúncios que rastreamos na seção *Movimento do Porto do Rio de*

Janeiro no *Jornal do Comércio*, estavam distribuídos em embarcações de sete bandeiras diferentes. O **Gráfico 66** demonstra o que parece óbvio e já foi demonstrado em nosso primeiro capítulo: a maior parte dessas ocorrências apontam embarcações inglesas. As conexões com navegação transatlântica dos Lage eram variadas e mundializadas, mas o peso do imperialismo inglês se fazia sentir fortemente.

Com o **Gráfico 67** chegamos às conclusões mais candentes no que tange a relação de negócios do Comendador Antônio Martins Lage com agentes estrangeiros. A análise dos Balancetes Comerciais fornecidos pelo Banco do Brasil, quando de segunda falência de Antônio Martins Lage, nos parece definitiva e não cremos que tenha mudado substantivamente na década de 1870.

Gráfico 67: Ganhos das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

A análise das fontes de renda e lucros das firmas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C. deixam claro a importância do negócio do carvão para as empresas. Entretanto, sozinho, o carvão não dava conta de compor a maior parte dos ganhos. Os navios arribados⁶⁴³ eram a segunda maior fonte de lucros da empresa, acontece é que a arribada era necessária apenas para os navios estrangeiros que não tinham o porto do Rio de Janeiro como

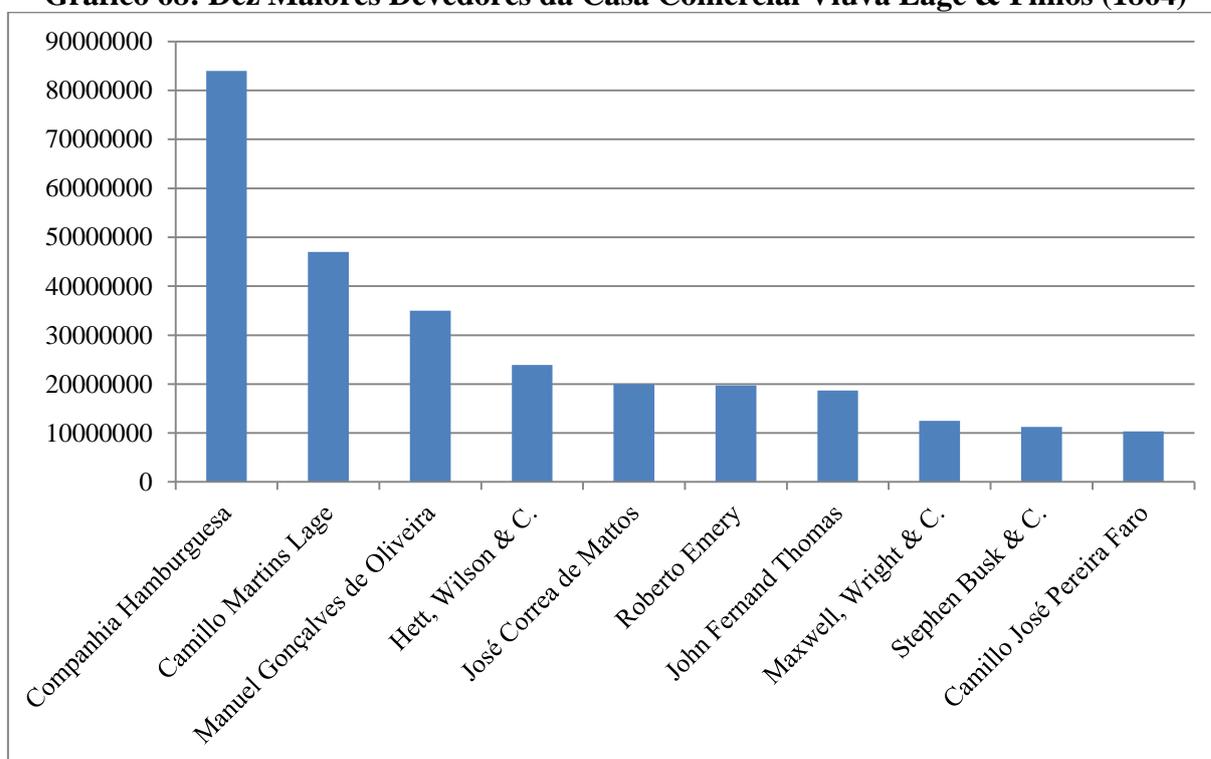
⁶⁴³ São considerados navios arribados todos aqueles que, não estando direcionados para o porto o qual parar por arribada, sejam obrigados, por motivo de força maior, designadamente mau tempo, água aberta, avaria, falta de combustível ou aguada, recondicionamento das cargas, mudanças de tripulação ou desembarque de feridos ou mortos, a demandar este porto.

destino manifesto, isso quer dizer que essa fonte de lucros estava intrinsicamente ligada às conexões externas dos Lage. Os serviços aos navios arribados eram de uma complexidade digna de nota: eles eram rebocados para dentro e fora da barra, recebiam aguada, combustível, víveres, reparações e, alguns, até descarregavam suas mercadorias, depositando-as temporariamente nos armazéns de entreposto na Ilha das Enxadas.

Parar coroar nossa argumentação, coadjuvando o dado no **Gráfico 67** que demonstra os expressivos ganhos junto a clientela de pacotes ingleses, franceses e americanos, constatamos como seus devedores nos Balanços Patrimoniais das empresas dos Lage nos anos de 1864, 1865 e 1868: a francesa *Compagnie Messageries Imperiales*, a americana *Western Company* e a própria esquadra norte-americana, a alemã *Hamburg-America Line* (futura *Hamburg South America Line*) e as inglesas *Royal Mail Steam Packet*, *Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navegation* (representado por *Stephen Busk & C.*) e, por incrível que pareça, a própria *Wilson Sons*!

Dentre os dez maiores devedores da Casa Comercial Viúva Lage & Filhos, em 1864, aparecia com destaque a “Companhia Hamburguesa” (*Hamburg-America Line*), além da Hett, Wilson & C. (*Wilson Sons*) e a *Stephen Busk & C* (*Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navegation*), como se demonstra no **Gráfico 68**.

Gráfico 68: Dez Maiores Devedores da Casa Comercial Viúva Lage & Filhos (1864)



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

6.4.1. No Olho do Furacão: o Papel da Família Lage na Crise do Souto

Pesquisando sobre os portos, a navegação e a atuação de Antônio Martins Lage no porto e Praça do Rio de Janeiro, não podíamos imaginar que topáramos com um capítulo tão importante e decisivo da História do Rio de Janeiro, e mesmo da História do Brasil. O ingênuo pensamento que a trajetória de Antônio Martins Lage seria um verdadeiro mar de rosa durante os mais de cinquenta anos atuando na Praça e, especialmente, que os vinte e cinco anos em que esteve à frente da empresa da família seriam de um sucesso ininterrupto foi uma ilusão desfeita à primeira mirada na documentação: o comendador teve percalços importantes em sua vida empresarial.

Antônio Martins Lage faliu não apenas uma vez, sob o comando da empresa herdada de sua mãe, a Viúva Lage & Filho, como uma segunda, comandando a firma Antônio Martins Lage & C.. As falências em curto espaço de tempo, apenas quatro anos, entre 1864 e 1868, tem claras conexões entre si e desvelam a inserção do nosso agente na Praça do Rio de Janeiro e a relação umbilical que a sua sobrevivência/prosperidade tinha com a com estrutura da economia brasileira e com as diversas conjunturas que presenciou em sua longa vida empresarial.

Para tanto, é necessário entender o contexto geral em que se deram as falências de Antônio Martins Lage. Da grande crise mundial capitalista de 1857 à Guerra do Paraguai, condições econômicas e políticas adversas puseram as empresas da família Lage em posição delicada, exatamente quando Antônio decidiu investir agressivamente na expansão de suas unidades produtivas. Entretanto, o ponto nevrálgico dessa história se dá em 1864: o Comendador Antônio Martins Lage faliu com a Crise do Souto. Mais do que isso, ele estava no *olho do furacão* desta crise.

Antes de adentrarmos os meandros da concordata importa notar que condição financeira de sua empresa e a subsequente falência não foram, nem de perto, a razão principal para a quebra da Casa Bancária de Antônio José Alves Souto, mas temos certo duas questões comprováveis: a falta dos pagamentos da Viúva Lage & Filho contribuiu, em algum grau, para a quebradeira que se constata a partir de setembro de 1864 na Praça do Rio de Janeiro; e, mais importante, nos parece claro que eles poderiam ter resistido à falência e honrado integralmente com todas as suas responsabilidades.

Então, o que foi a Crise do Souto? Uma vasta historiografia sobre esse fenômeno já foi produzida, não faz parte do escopo deste trabalho incidir nesta questão. O que pretendemos é apenas demonstrar como a historiografia tratou e tem tratado o tema, para então procedermos uma avaliação do caso da falência de Antônio Martins Lage mais bem amparada na realidade.

De forma mais ou menos geral, existem duas correntes historiográficas sobre o tema. A primeira composta Maria Barbara Levy⁶⁴⁴, Ana Maria Ribeiro Andrade⁶⁴⁵, Eulália Lobo⁶⁴⁶, Carlos Gabriel Guimarães⁶⁴⁷ e Théo Lorarinhas Piñeiro⁶⁴⁸, dá conta de uma parte importante do fenômeno, concebendo a crise de setembro de 1864 ainda como uma repercussão da crise capitalista de 1857, somada aos resultados, mais ou menos contraditórios, de uma disputa entorno da política monetária e do fluxo de capitais no Brasil. As reformas monetárias e creditícias, somadas à Lei dos Entraves, estariam na base dos abalos de 1864.

No geral, a avaliação dos autores desta corrente é que as Casas Bancárias passaram ser funcionalizadas pelo Banco do Brasil e os outros Bancos Sociedade Anônima intermediando seu crédito com os negociantes da Praça que não encontrassem condições de serem recebidos por eles. O efeito dessas operações em massa foi o incremento do movimento nas contas correntes das casas bancárias ao mesmo passo que havia falta de liquidez, ora pela crise internacional, ora pelas decisões governamentais de restringir a emissão através do Banco do Brasil (seja ampliando para outros bancos ou atrelando a mesma as reservas em ouro da instituição). Esses dois fatores associados impediam que as Casas Bancárias tivessem capacidade de cobrir o seu passivo e realizar o ativo dos seus credores no momento em que os seus devedores faltassem com o pagamento dos juros, especialmente aqueles subscritos em letras.

Segundo eles, numa corrida pelos saldos nas Casas Bancárias era virtualmente impossível realizar todos os pagamentos. Essa impossibilidade é creditada por parte dos autores ao, suposto, caráter especulativo dessas transações.

Soma-se a isso, a entrada no mercado brasileiro das sólidas instituições financeiras internacionais como o *London and Brazilian Bank* e o *Brazilian and Portuguese Bank*, passando a dominar as operações de câmbio e de importação e exportação. Sua atuação colaborou para a desorganização do sistema bancário nacional, especialmente por que estavam suficientemente à margem da zona de pressão e influência das decisões oficiais. Operando, especialmente, com investidores ingleses no Brasil, esses bancos facilitavam as

⁶⁴⁴ LEVY, Maria Bárbara. História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.

⁶⁴⁵ ANDRADE, Ana Maria Ribeiro de. 1864: Conflito Entre Metalistas e Pluralistas. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1987.

⁶⁴⁶ LOBO, Eulália. História do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

⁶⁴⁷ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. A Presença Inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: os Casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da Firma Inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840). São Paulo: Alameda, 2012.

⁶⁴⁸ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. OS SIMPLES COMISSÁRIOS: Negociantes e Política no Império. Niterói: EdUFF, 2014.

polpudas remessas que os seus compatriotas faziam para os seus países de origem, nomeadamente para Grã Bretanha, o que acentuava a falta de liquidez da Praça do Rio de Janeiro.

Todos esses fatores levaram a alguns resultados maléficis para a economia urbana do Rio de Janeiro antes mesmo da quebra da Casa Souto. Além da persistente frequência do descontrole inflacionário, o principal fator deletério era a perda de controle da taxa de juros por parte dos negociantes no Rio de Janeiro. O dinheiro encareceu, isto é unanimidade entre os autores.

Uma outra corrente de autores, partindo de parte dos postulados da primeira, resolveu apostar na investigação sobre a atuação das Casas Bancárias como bancos de depósitos e explicar a crise através da grande capacidade de captação destas instituições, que seria resultado das próprias limitações imposta ao Banco do Brasil. Trabalham nessa corrente, escrevendo sobre as mais variadas perspectivas, Thiago Alvarenga⁶⁴⁹, Luiz Fernando Saraiva⁶⁵⁰, Carlos Eduardo Valencia Villa⁶⁵¹ e Thigo Gambi.⁶⁵²

Segundo essa corrente, as Casas Bancárias reuniam uma poderosa capacidade de captar a poupança popular como verdadeiros bancos de depósitos, pois não se resumiam a meros intermediários dos grandes bancos SA, eram instituições com prestígio e bem afamadas que recebiam correntemente e nas condições mais vantajosas um gigantesco número de pequenos poupadores.

Na outra ponta, esses autores trabalham com a noção que as Casas Bancárias não eram meras intermediárias, nem a sua utilização como intermediárias era por simples opção do Banco do Brasil e outros Bancos Sociedade Anônima de eleger os seus clientes, mas sim por conta das limitações legais que esses bancos tinham. Através das Casas Bancárias, os Bancos SA, estendia sua capacidade legal de dar crédito, especialmente na forma de letras. No caso específico do Banco do Brasil, era através dessas casas bancárias que ele conseguia, na prática, estender sua capacidade emissora na forma de crédito.

⁶⁴⁹ ALVARENGA, Thiago. Ato de Poupar dos Escravos: Poupanças de Escravos no Rio de Janeiro ao Longo do Século XIX. 2016. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2016.

⁶⁵⁰ SARAIVA, Luiz Fernando ; ALVARENGA, Thiago. A Primeira Caixa Econômica do Rio de Janeiro: 1831 - 1858. Notas de pesquisa. In: XI Congresso Brasileiro de História Econômica e 12ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2015, Vitória - ES. XI Congresso Brasileiro de História Econômica e 12ª Conferência Internacional de História de Empresas, 2015.

⁶⁵¹ VILLA, Carlos Valencia. Pequenos Credores de Grandes Devedores: Depositantes e Credores das Casas Bancárias Cariocas na Falência de 1864. In: Congresso Latino-americano de História Econômica, São Paulo, 2016.

⁶⁵² GAMBI, Thiago. O banco da Ordem: política e finanças no Império brasileiro (1853-1866). São Paulo, SP: Alameda Casa Editorial, 2015.

Portanto, depreende-se da leitura de parte desse segundo grupo de autores que a progressiva perda das prerrogativas do Banco do Brasil como centro estabilizador do sistema, inclusive fazendo aportes nas Casas Bancárias que lhe rendiam juros substanciais; e suas gigantescas responsabilidades com a sociedade no geral, atuando como grandes bancos de depósitos, estiveram na base do processo que se desenrolou na Crise do Souto.

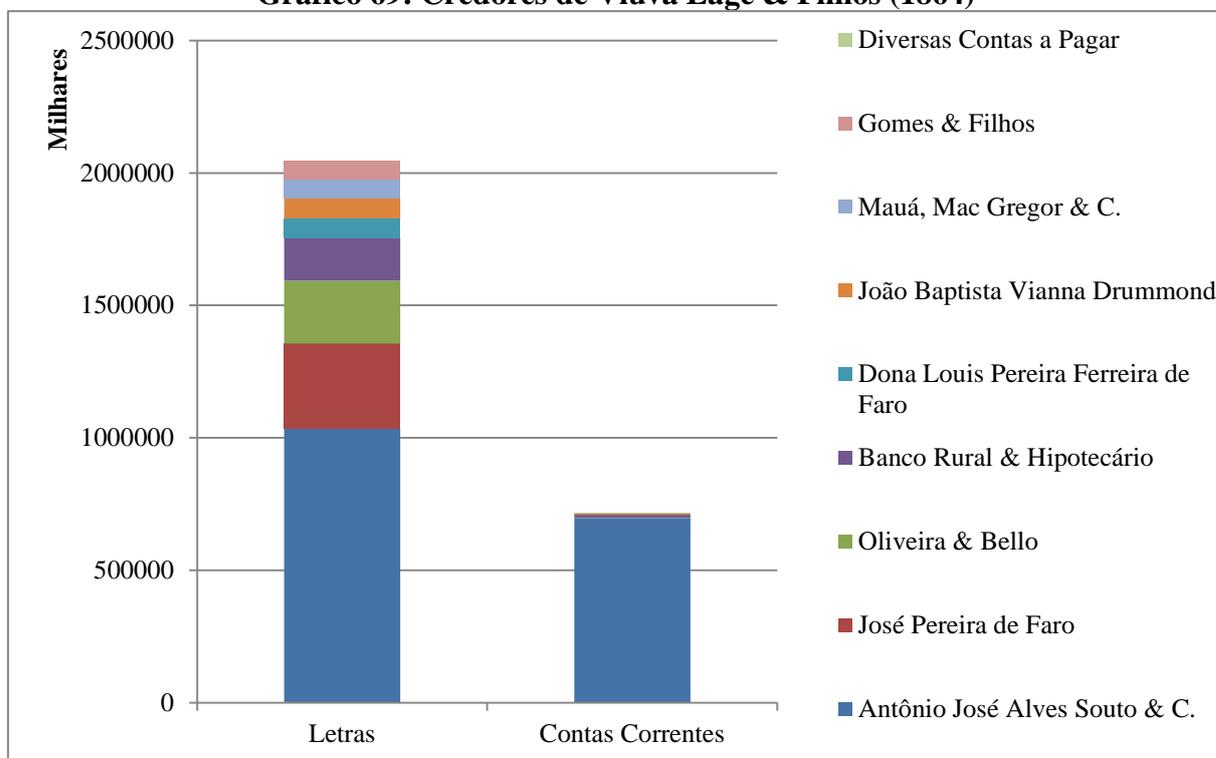
As argumentações das duas correntes, em nosso ver, não parecem de todo excludentes. De nossa parte, temos diferenças com a hipótese, de parte dos autores da primeira corrente, que os tomadores de crédito nas Casas Bancárias eram meros especuladores. A listagem dos devedores das Casas Antônio José Alves Souto & C., Gomes & Filho, Montenegro Lima & C. e Oliveira & Bello demonstra que os seus correntistas e devedores em letras eram ativos negociantes da Praça do Rio de Janeiro, com atividades na circulação e na produção reconhecidas e essenciais para o funcionamento do complexo agroexportador, além de atuarem nas funções urbanas desta cidade. Isso inclui o próprio Antônio Martins Lage, um dos maiores devedores em letras e em conta corrente da Casa Bancária Antônio José Alves Souto & C., como veremos mais adiante.

Entretanto, nos parece que o nó górdio da questão se encontrava na taxa de juros praticada na Praça do Rio de Janeiro. A segunda corrente historiográfica ainda não concluiu, por falta de estudos de caso que tragam maiores provas empíricas, o que nos parece relativamente óbvio: o aumento da taxa de juros no período se deu por que as Casas Bancárias reuniam recursos de diferentes fontes, de cima a baixo da “pirâmide social”, e os distribuía com bastante autonomia como crédito para Praça do Rio de Janeiro. Sem as regulações de uma Sociedade Anônima e no momento em que os Bancos SA se viam restritos a dar maior liquidez ao mercado, é possível que os senhores donos das Casas Bancárias tivessem um *spread bancário* grande o suficiente ao ponto de tornar proibitivo o pagamento normal dos juros compromissados pelos negociantes no Rio de Janeiro.

Com isto, conseguimos esclarecer minimamente as condições para as quebras das mais importantes Casas Bancárias em setembro de 1864. Nesse turbilhão que o comendador Antônio Martins Lage se deixa levar. O **Gráfico 69** demonstra como estava distribuído o passivo da Viúva Lage & Filhos. A concentração de suas dívidas nas Casas Bancárias de Antônio José Alves Souto & C., Oliveira & Bello e Gomes & Filhos é de se espantar: 73,9% do seu passivo estava concentrado entre as contas correntes e letras tomadas nestes estabelecimentos. Enquanto o Banco Rural & Hipotecário e o Maucá, Mac Gregor & C.

reuniam apenas 8,7% de suas dívidas, menos do que a família Pereira de Faro⁶⁵³ que 14,3% das letras assumidas pelos Lage.

Gráfico 69: Credores de Viúva Lage & Filhos (1864)



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

Segundo o *Relatório da Comissão Encarregada Pelo Governo Imperial Por Avisos de 1 de Outubro e 28 de Dezembro de 1864 de Proceder a Um Inquérito Sobre as Causas Principais e Acidentais da Crise do Mês de Setembro de 1864*, Antônio Martins Lage era o segundo maior devedor da Casa Souto, sendo responsável por 3,6% do débito em letras junto ao Banco do Brasil de Antônio José Alves Souto & C e, deste total, responsável por 7,7% do débito em letras junto ao Banco do Brasil de Antônio José Alves Souto & C e intermediadas com outros negociantes.⁶⁵⁴

Neste tocante, identificamos um conflito de informações entre este relatório e o Balanço Patrimonial da Casa Comercial Viúva Lage & Filho para o ano de 1864, apresentado judicialmente em novembro. Segundo Balanço, os Lage deviam ao Souto 1.034:000\$000 em letras e 697:708\$800 em conta corrente, com o abatimento acordado na concordata, passariam a ficar devendo: 620:400\$000 em letras e 418:625\$280 em conta corrente. Segundo o Relatório, a casa dos Lage devia à Antônio José Alves Souto & C. 530:000\$000 em letras já

⁶⁵³ Herdeiros do Barão de Rio Bonito e parentes de Dona Anna Rita de Mattos Costa, esposa de Antônio Lage.

⁶⁵⁴ BRASIL. Relatório da Comissão Encarregada Pelo Governo Imperial Por Avisos de 1 de Outubro e 28 de Dezembro de 1864 de Proceder a Um Inquérito Sobre as Causas Principais e Acidentais da Crise do Mês de Setembro de 1864. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1865.

com os abatimentos, sem citar a conta corrente; segundo a mesma fonte, os abatimentos dados por Souto à Antônio Martins Lage e Viuva Lage & Filho eram na monta de 435:077\$220, 21,3% do total dos abatimentos dados por Souto a todos os seus devedores!

Ou seja, o montante da dívida em letras nas duas fontes é de: 1.034:000\$000 no Balanço e 965:077\$220 no Relatório; assim como as dívidas já abatidas e a serem pagas aparecem nas suas duas fontes com o valor de: 530:000\$000 no Balanço e 435:077\$220 no Relatório; diferindo 68:922\$780 na dívida total e 90:400\$000 na dívida abatida em letras. Ou seja, a dívida declarada oficialmente é menor que a relatada em Balanço! É provável que mesmo após o acordo de concordata a Casa Souto tenha dado um abatimento ainda maior a Antônio Martins Lage.

Quadro 20: Conta Corrente de Viúva Lage & C. com seus Credores (1864)

CONTAS CORRENTES	VALOR TOTAL	VALOR COM 40% DE ABATIMENTO
Antônio José Alves Souto & C.	697:708\$800	418:625\$280
Banco Rural & Hipotecário	10:240\$000	6:144\$000
João Baptista Vianna Drummond	5:000\$000	3:000\$000
Oliveira & Bello	1:541\$665	924\$999
Diversas Contas a Pagar	3:720\$000	2:232\$000
TOTAL	718:210\$440	

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

Quadro 21: Dívidas em Letras de Viúva Lage & C. com seus Credores (1864)

LETRAS	VALOR TOTAL	VALOR COM 40% DE ABATIMENTO
Antônio José Alves Souto & C.	1.034:000\$000	620:400\$000
José Pereira de Faro	322:000\$000	418:625\$280
Oliveira & Bello	237:900\$000	142:740\$000
Banco Rural & Hipotecário	160:000\$000	96:000\$000
Dona Louis Pereira Ferreira de Faro	75:000\$000	45:000\$000
João Baptista Vianna Drummond	75:000\$000	45:000\$000
Mauá, Mac Gregor & C.	70:000\$000	42:000\$000
Gomes & Filhos	70:000\$000	42:000\$000
TOTAL	2.043:000\$000	

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

Segundo o mesmo Relatório, Antônio Martins Lage era o sétimo maior devedor da Casa de Gomes & Filho, sendo responsável por 0,7% do total do débito em letras junto ao

Banco do Brasil de Gomes & Filho e, deste total, responsável por 4,2% do débito em letras junto ao Banco do Brasil de Gomes & Filho e intermediadas com outros negociantes.

Da mesma forma, identificamos um conflito de informações entre este relatório e o Balanço Patrimonial da Casa Comercial Viúva Lage & Filho para o ano de 1864, apresentado judicialmente em novembro. Segundo Balanço, os Lage deviam à Gomes & Filho 70:000\$000 em letras e não apresentavam dívidas em conta corrente, com o abatimento acordado na concordata, passariam a ficar devendo: 42:000\$000 em letras. Segundo o Relatório, a casa dos Lage devia à Gomes & Filho 66:900\$000 em letras sem os abatimentos e 33:600\$000 em conta corrente igualmente sem os abatimentos; segundo a mesma fonte, os abatimentos dados por Gomes & Filho à Antônio Martins Lage e Viúva Lage & Filho eram na monta de 40:200\$000 reunindo letras e conta corrente, sendo apenas 0,7% do seu déficit no momento da quebra. Ou seja, o montante da dívida em letras e conta corrente nas duas fontes é de: 70:000\$000 no Balanço e 100:500\$000 no Relatório, diferindo 30:500\$000 na dívida total e apenas 1:800\$000 no montante da dívida já abatida e que deveria ser pago.

O Relatório ainda cita o total das responsabilidades com o Bando Rural e Hipotecário por parte de Antônio Martins Lage em 1864 no valor de 293:144\$518 em letras e endossos, tendo eles um crédito aprovado de 350:000\$000. Esse valor difere frontalmente dos 170:240\$000 declarado no Balanço da Casa em 1864, a diferença na monta de 122:904\$518 pode ser reveladora de um último socorro que este banco deu aos Lage antes da Concordata ser finalmente homologada.

Além disso cita o total das responsabilidades com o Banco Comercial e Agrícola por parte dos Lage em 1862 no valor de 312:000\$000 em letras e endossos, ao que parecem já haviam sido saudados antes da sua concordata.

Desta forma, em 05 de novembro de 1864, o Comendador Antônio Martins Lage deu entrada no Tribunal do Comércio da Corte com seu pedido de Concordata, após rápidas negociações com a maior parte dos seus credores durante o mês de outubro. Assim se declaravam:

Antônio Martins Lage por si e como representante da firma Viúva Lage e Filhos, negociantes matriculados, pretendendo pagar pontualmente os seus débitos e desejando [ilegível] para o mais breve possível o prejuízo dos seus credores, solicitam destas uma concordata que concedam-lhe um abatimento no valor de seu passivo pagando sessenta por cento e o seu pagamento dentro de 60 dias de homologação da concordata.

Reconhecendo os credores do suplicante [ilegível] os motivos da impossibilidade alegada, presentemente não de má fé, mas de transtornos que o suplicante tem sofrido em suas transações e do alto juro a que tem sido obrigado, resolveram outorgar-lhe a concordata junta datada de 18 de outubro de 1864 e feita no sentido de conceder-lhe o abatimento de 40% pagando o suplicante os restantes 60% do seu débito dentro do prazo de sessenta dias da mesma concordata.

E como se ache este acordo dentro da disposição do Decreto 3308 de 17 de setembro de 1864 que permite as concordatas para sua outorga credores que representam 2/3 do valor dos débitos, parece os suplicantes que a concordata junta está no caso de ser homologada por sentença afim de [ilegível] os seus efeitos e pro isso requerem.⁶⁵⁵

Amparados na legislação criada especificamente para as quebras relacionadas a crise de setembro de 1864 e culpando os juros como o grande vilão de suas impossibilidades, a família Lage, tendo o Comendador Antônio Martins Lage à frente, conseguiu o desconto mínimo de 40% das suas dívidas com um prazo de 60 dias para saldar seus compromissos.

Junto a este requerimento, Antônio anexou as declarações de 18/10 e 27/10 assinadas pela maior parte dos credores da Viúva Lage & Filhos e o *Balanço Patrimonial da Casa Comercial Viúva Lage & Filhos* em 10 de Setembro de 1864. A justiça não tardou e no mesmo dia foi homologada a concordata pelo Juiz da Segunda Vara Comercial, Luiz Carlos de Paiva Teixeira. O juiz dava oito dias para o protesto dos credores que não estavam de acordo com os termos.

A questão poderia se resolver aí, mas existiram alguns complicadores. Dois dias depois, em 07 de novembro de 1864, Antônio Martins Lage declarou ao juízo que algumas das letras que julgava estar em poder de Antônio José Alves Souto & C., José Pereira Faro e Oliveira & Bello se achavam em poder do Brazilian and Portuguese Bank, de D'Illion & Marques Braga, José Alves da Silva e Bahia Irmãos & C., revelando a total conexão da rede de Bancos e Casas Bancárias criadas na última década na Praça do Rio de Janeiro.

Desta forma, em 9 de novembro de 1864 a diretoria do Brazilian and Portuguese Bank embargavam a concordata alegando o seguinte:

P.P. que, apresentando o balanço oferecido pelo embargado um saldo de 960:566\$420, o abatimento de 40% do débito pagável no prazo de 60 dias importa um favor excessivo ao embargado em dano aos seus credores.

P.P. que, em tais circunstancias, um respiro e um pequeno abatimento era mais do que suficiente favor ao embargado.[...]

P.P. que, sem proceder exame dos livros da escrituração do embargado, sem averiguarem-se cuidadosamente os motivos reais dos embaraços que alega, o favor enorme que lhe fará a concordata, [ilegível] ser apressado pela autoridade judicial, é digno de uma severa reprovação.⁶⁵⁶

A dureza das palavras do embargante demonstram que a saída acordada por Antônio com a maioria seus credores não agradou aos ingleses. Parecia óbvio, para eles, que a concordata era muito mais conveniente do que a média nas quebras ocorridas durante a crise de setembro de 1864. De certa forma, a diretoria do banco tinha razão: os Lage eram um dos poucos

⁶⁵⁵ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685 (05/11/1864). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

⁶⁵⁶ Ibidem (09/11/1864).

devedores das Casas Bancárias que apresentavam uma diferença entre ativo e passivo favorável, como se vê no resumo de seu Balanço apresentado judicialmente no **Quadro 22**.

Quadro 22: Resumo do Balanço da Casa Comercial Viúva Lage & Filhos (1864)

ATIVO		PASSIVO	
Dinheiro em Caixa	2:154\$600	Letras Devidas	2.043:000\$000
Gêneros	149:601\$575	Contas Correntes a Pagar	718:210\$440
Navios	71:794\$110		
Saveiros, Botes e Lanchas	57:339\$680		
Ações	77:600\$000		
Móveis	9:764\$000		
Escravos	183:600\$000		
Propriedades	2.676:400\$000		
Devedores	474:428\$940		
TOTAL	3.722:676\$925	TOTAL	2.761:210\$440
SALDO POSITIVO		960:566\$420	

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Viúva Lage & Filhos. Número 3712, Caixa 1685 (05/11/1864). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864.

Em 24 de novembro de 1864, foram rejeitados os embargos pelo juiz da Segunda Vara do Comercial conforme argumentação dos advogados de Antônio Martins Lage que os credores de mais de dois terços do seu passivo estavam de acordo com as condições e, além do mais, o pedido de concordata estava de acordo com a legislação produzida para as recentes falências devidas a crise na Praça do Rio de Janeiro. Mesmo assim os advogados do banco voltaram a impetrar mais dois embargos em dezembro e em fevereiro, o que retardou a decisão final do caso.

Segundo sua argumentação, havia uma interferência indevida do governo para com as falências durante a crise, passando por cima do Código Comercial. Segundo eles, havia desrespeito ao Código Comercial quanto das suas disposições sobre falências e sobre a não validade deste em concordatas amigáveis. Também questionavam a frouxidão do judiciário com relação a essas concordatas, concedendo benefícios aos concordatários que seriam da alçada comercial e financeira. Apelavam, ademais, contra o desrespeito ao direito de minoria. Sua conclusão era que os favores excessivos aos concordatários e a falta de mais documentos que comprovassem suas condições falimentares deveriam impedir a feitura da concordata.

O Acordão do Tribunal do comércio de 09 de março de 1865 manteve em todas as decisões contra os embargos e a favor da concordata. A decisão final se deu em 15 de maio de 1865, de forma definitiva o desembargador definia: "A questão já está decidida para [ilegível]

dos credores na forma dos autos do juízo, e não deve a opinião de um único credor dissidente, e que ainda inferior em relação à massa total, enterrar a execução da concordata [...]".⁶⁵⁷

Dois dias após, em 17 de maio de 1865, o comendador entra com o pedido de *Dissolução da Firma Comercial de Viúva Lage & Filhos* na Primeira Vara do Juízo Especial do Comércio.

Diz Antônio Martins Lage, gerente da sociedade comercial de Viúva Lage & Filhos que tendo-se dissolvido esta sociedade pelo falecimento da sócia Viúva Lage, e tendo-se procedido à liquidação e partilha do Capital e Lucros da mesma sociedade dissolvida, como mostra o Balanço e divisão entre os sócios com a aprovação de um curador especial, nomeado pelo Juízo de Orfãos, na forma do art. 353 do Código Comercial, por haver menores interpelados na parte respectiva à falecida sócia [...]".⁶⁵⁸

Dos autos dos processos, das documentações nele apensadas e outras que compulsamos, podemos dizer com certa segurança que a falência pedida por Antônio Martins Lage foi uma grande oportunidade de se desfazer de boa parte de suas dívidas e capitalizar-se. Para que fique claro: a primeira concordata do Comendador Antônio Martins Lage poderia ter sido evitada. O patrimônio da empresa e da família conseguiria cobrir os seus deveres completamente e ainda haveria sobras.

Como já deixamos claro, foram exatamente nesses anos que o comendador mais incrementou a infraestrutura na Ilha das Enxadas, foi quando construiu armazéns, adquiriu embarcações, máquinas e equipamentos, fez benfeitorias e preencheu seus estoques de carvão. Mesmo durante a crise esses investimentos permaneceram ativos, como exemplo podemos citar a Galera Indiana que foi adquirida no valor de 72:508\$159 durante o processo de concordata!

6.4.2. A Desgraça dos Juros: o Custo do Dinheiro e Seu Domínio

Mesmo considerando que a falência de 1864 foi casual e até oportuna para o Comendador Antônio Martins Lage, não podemos dizer que o centro da sua argumentação para pedi-la era falsa. Conforme boa parte da historiografia afirma, naquela altura, os negociantes na Praça do Rio de Janeiro perderam o controle do custo do dinheiro.

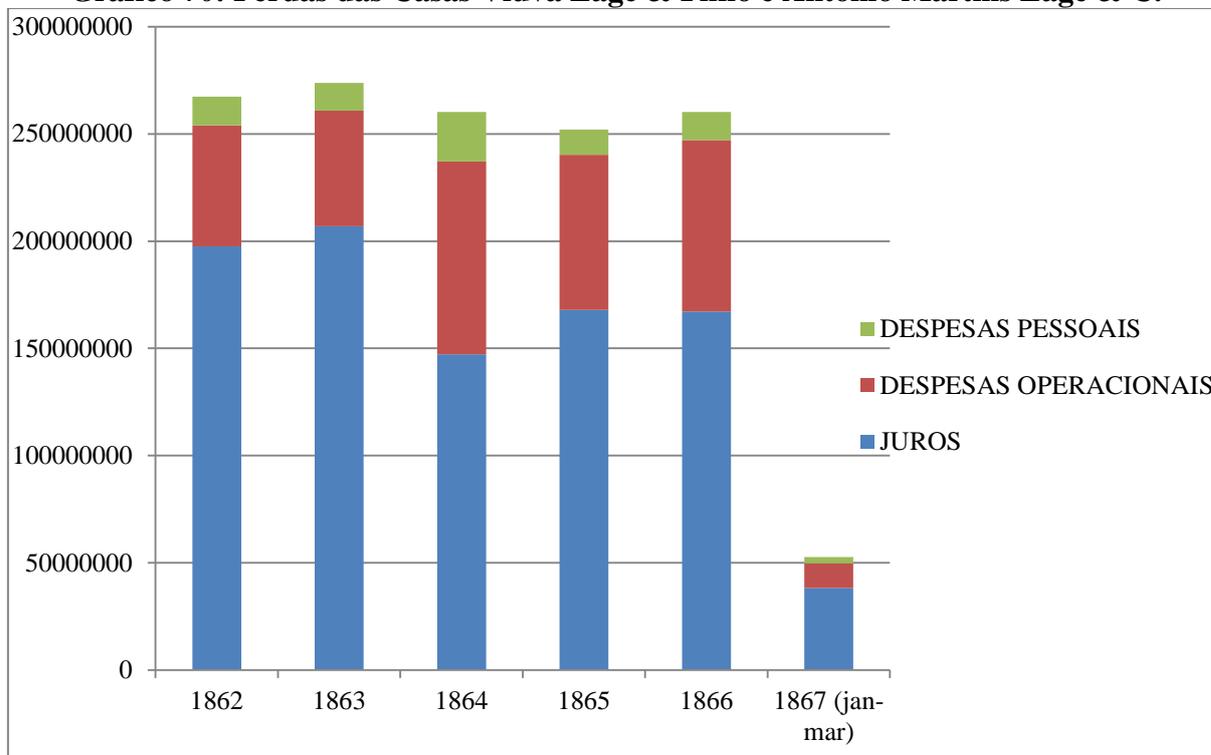
Nesse sentido, Théó Lobarinhas Piñeiro oferece uma mirada essencial, ele correlaciona a perda de algumas prerrogativas de emissão do Banco do Brasil com a perda do domínio do custo do dinheiro por parte do conjunto dos negociantes na Praça do Rio de Janeiro, assim como o contrário também era verdade. Segundo ele: “[...] a questão da emissão – e de seu controle pelos Negociantes – era fundamental, não apenas pelos lucros que tal

⁶⁵⁷ Ibidem (15/05/1865).

⁶⁵⁸ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Dissolução da Viúva Lage & Filhos. Número 863, Caixa 1321 (17/05/1865). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1865.

atividade proporcionava, mas principalmente porque através dela se podia controlar também o custo do dinheiro, isto é, a taxa de juros a ser empregada.”⁶⁵⁹

Gráfico 70: Perdas das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

Pelo menos durante o fim dos anos cinquenta e até a Guerra do Paraguai essa alta taxa de juros penalizava duramente o setor produtivo e o comércio de gêneros na Praça do Rio de Janeiro.

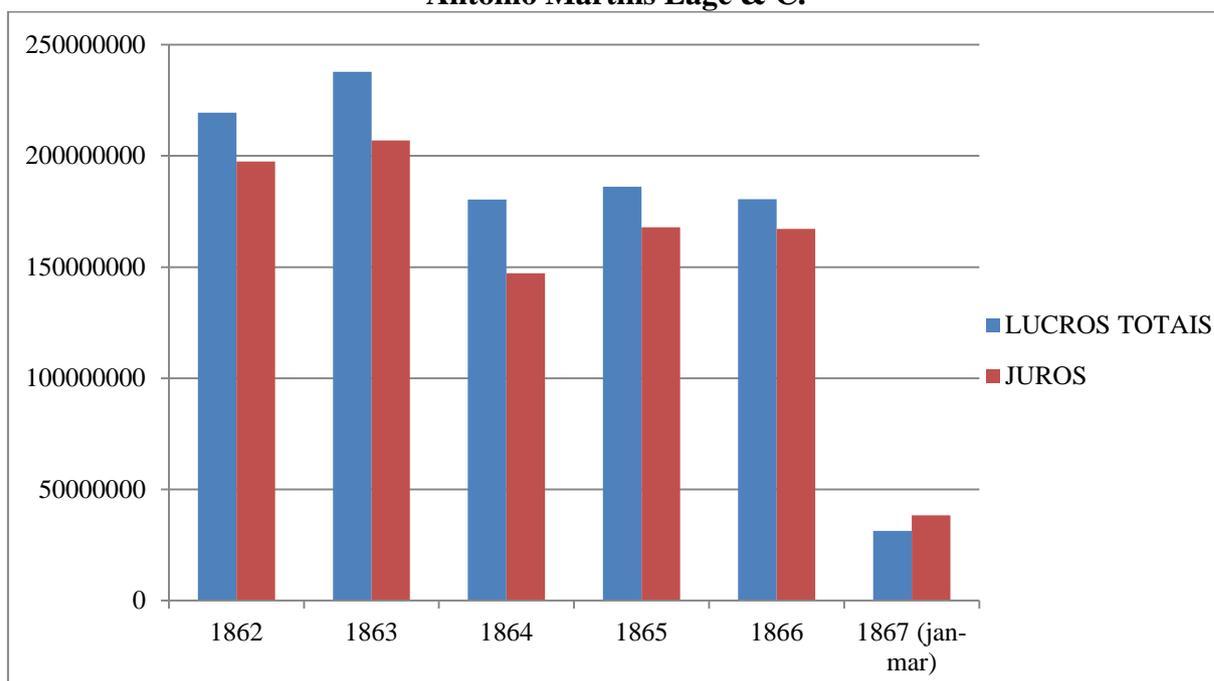
Como se vê no **Gráfico 70**, as despesas com juros das empresas da família Lage circulavam em patamares de 62% a 282% a mais que as despesas operacionais e pessoais somadas. Embora, com a negociação da dívida e o abatimento mínimo de 40%, o montante a ser remunerado tenha diminuído sensivelmente, assim como o próprio pagamento dos juros, o custo do dinheiro continuou sendo a sua principal razão de gastos.

Os ganhos totais da Viúva Lage & Filhos e da Antônio Martins Lage & C. eram consumidos pelos juros na impressionante ordem entre 81% e 92, conforme se demonstra no **Gráfico 71**.

Perscrutando os lucros comerciais, deduzindo os ganhos apenas das despesas operacionais e pessoais, temos um superávit comercial na ordem entre 159% e 356% conforme se demonstra no **Gráfico 72**.

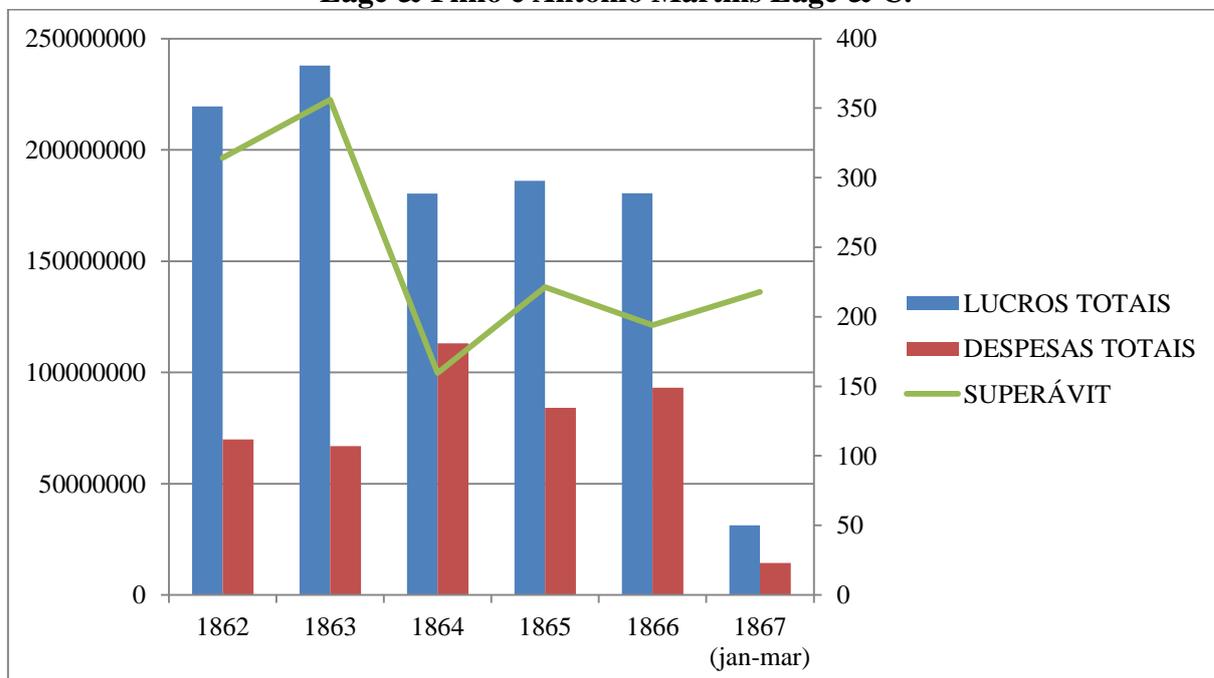
⁶⁵⁹ PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. Op. Cit., p. 227.

Gráfico 71: Juros Comparados aos Lucros Totais das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.



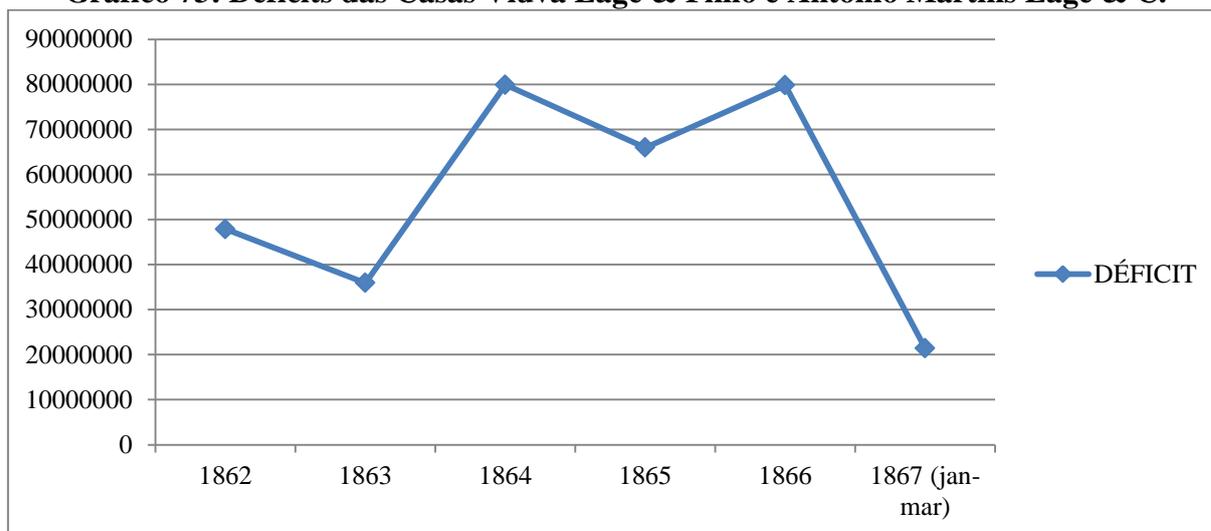
Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

Gráfico 72: Lucros Comparados às Despesas Pessoais e Operacionais das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

Mesmo assim, por conta dos juros, as empresas da família apresentam um déficit persistente nos balancetes comerciais dos anos de 1862 a 1866, nunca inferiores a 35:000\$000 e chegando próximo a incrível quantia de 80:000\$000, como se vê no **Gráfico 73**.

Gráfico 73: Déficits das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

Qualquer que tenha sido a destinação destes recursos, fato é que sua remuneração espoliava os lucros das rentáveis e importantes atividades do Comendador Antônio Martins Lage e sua família. Tanto é que eles passaram a contrair mais dívidas, em outras condições, para tentar se desvencilhar das dívidas bancárias, mais custosas. Esse foi o caso do empréstimo de 100:000\$000 que tomaram junto a Constantino Pereira de Barros, o Barão de São João de Icaraí, dando a hipoteca da ilha das Enxadas como garantia.⁶⁶⁰ Entretanto, essa não foi a primeira hipoteca da maior joia da família Lage. Antes disso, Antônio já havia envolvido a Ilha das Enxadas na resolução dos imbróglis criados em sua primeira falência e isto estava na raiz do processo da segunda, é o que veremos a seguir.

6.4.3. Segunda Falência: É Melhor Dever ao Diabo Que ao Banco do Brasil

As raízes da segunda falência do Comendador Antônio Martins Lage são, mais ou menos, as mesmas do oportuno pedido de sua primeira falência: o pesado investimento em infraestrutura, os juros consequentes dos recursos tomados para tal ampliação e que o oneravam a sua empresa, somados a incapacidade de gerar uma taxa de lucros compatível com o custo do dinheiro e que pudesse prover uma quantidade apreciável de acumulação.

As questões que diferem a primeira da segunda falência são que, em 1868, quem a pediu não foi o Comendador; nesta oportunidade, seu adversário no Tribunal do Comércio não era um banco estrangeiro; e, finalmente, a conjuntura era outra: de lenta recuperação da

⁶⁶⁰ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Segundo Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Dívida com Hipoteca. Livro 249, Folha 53V, Localizador 010.25-79 (10/10/1866). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1866.

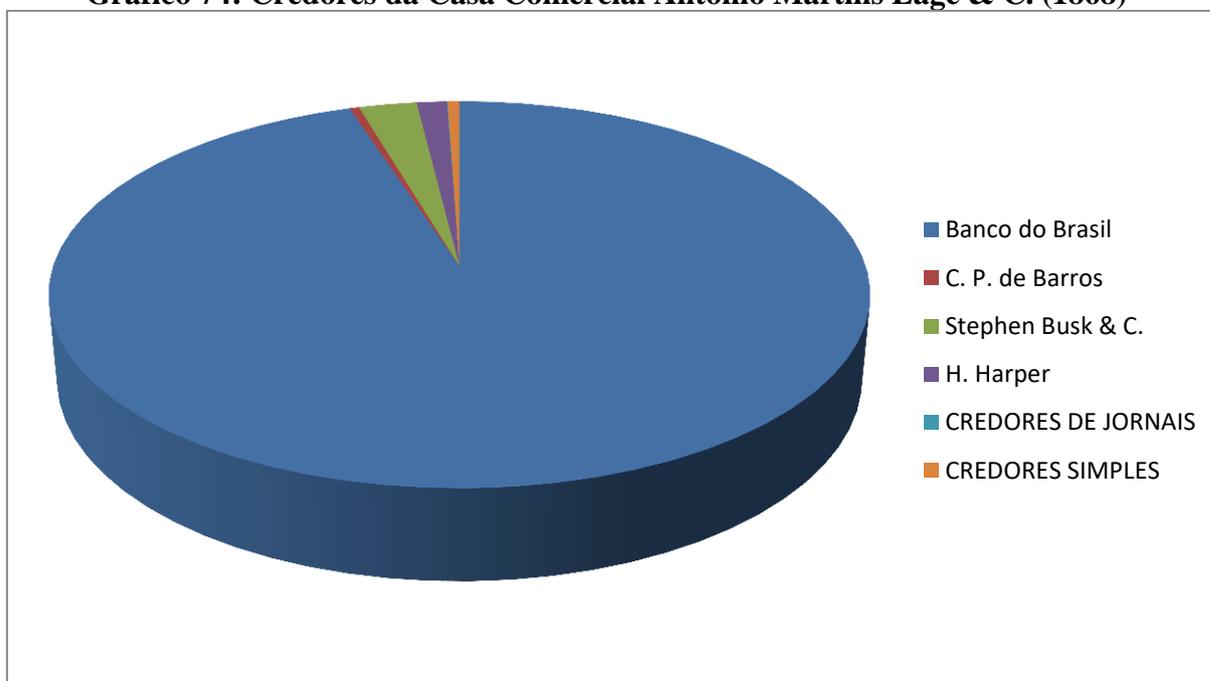
Praça do Rio de Janeiro. As respostas para as três questões se resumem numa instituição: o Banco do Brasil.

Em 12 de junho de 1868, o Banco do Brasil dava entrada na Primeira Vara Comercial do Juizado Especial do Comércio com o pedido de concordata da empresa Antônio Martins Lage & C. na condição de sua maior credora. A razão era simples: quatro anos antes, o Comendador havia um pedido um crédito em letras no referido banco para saldar as suas dívidas com os credores no momento da primeira concordata em 1864, este crédito estaria garantido pela hipoteca de todos os seus bens, sem exceção.⁶⁶¹

O que o Comendador Antônio Martins Lage fez no desenlace da sua primeira falência foi simples: trocou uma grande dívida com vários credores, especialmente as Casas Bancárias, por uma dívida 40% (pelo menos) menor com um grande e poderoso credor: o Banco do Brasil.

Segundo a Escritura que data de 29 de abril de 1865 e tem demonstrativo no **Anexo 43**, a primeira proposta dos Lage ao banco data de 18 de outubro de 1864, ou seja, quando ainda negociava a concordata com os credores da época. Essa informação nos leva a crer que a operação da primeira falência foi meticulosamente pensada!

Gráfico 74: Credores da Casa Comercial Antônio Martins Lage & C. (1868)



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

⁶⁶¹ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (12/06/1868). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

O banco aceitou de pronto a proposta, mas as negociações para a execução da operação levaram a uma nova elaboração do documento entre os dias 20 e 29 de dezembro do mesmo ano. O acerto final se deu com a feitura da Escritura de Hipoteca em 29 de abril de 1865, após aprovação por unanimidade da direção do banco. A Escritura expressava o acordo nos seguintes termos⁶⁶²:

1. O Banco do Brasil lhes creditaria a quantia no valor de 1.865:663\$581 necessária para pagarem, em moeda corrente, à todos os seus credores, correspondendo a 60% do seu passivo dentro dos sessenta dias acordados;
2. Sobre a dita quantia adiantada para o pagamento dos credores os Lage pagariam uma comissão de 8% ao banco.
3. Sobre a dita quantia os Lage pagariam 9% de juros, inclusive sobre a comissão de 8%.
4. O Banco do Brasil abriria em nome da sua nova empresa uma conta corrente com os juros de 9% liquidáveis semestralmente, como era costume no Banco do Brasil, por toda e qualquer quantia que eles retirassem.
5. Os juros deveriam ser pagos semestralmente em dinheiro.
6. Os Lage se comprometeriam com uma hipoteca especial ao Banco do Brasil de todos os seus bens imóveis e semoventes, sem exceção de bens alguns.
7. O prazo para liquidação da dívida era de seis anos.

Um pouco mais de três anos depois, o Banco do Brasil pedia a concordata de Antônio Martins Lage & C. após três semestres de falta dos pagamentos. O valor atrasado era expressivo: 251:864\$580. Tomamos a liberdade de reproduzir todo o pedido, pois a peça é um documento raro e os seus desdobramentos comprovam que dever ao Banco do Brasil, no século XIX, era tarefa inglória mesmo para os mais poderosos negociantes da Praça do Rio de Janeiro.

Diz a diretoria do Banco do Brasil que pela escritura junta, Antônio Martins Lage e sua mulher D. Anna Rita Mattos Lage, e D. Isabel Labourdonnay Campos, [ilegível] da firma comercial Viuva Lage & Filhos e formando nova sociedade sob a razão Antônio Martins Lage e Companhia, resolveram-se devedores ao mesmo Banco da quantia de 1.865:663\$581 que se obrigam a solver no prazo de seis anos com juros paga em dinheiro semestralmente na razão de 9% ao ano.

Pagou os juros vencidos nos três primeiros semestres da data da escritura; mas dali em diante, apesar das diligências do Banco, nenhum outro efetivou, de sorte que atualmente está devendo os juros de três semestres vencidos na importância de 251:864\$580 sendo que a quarta vencerá em 28 do corrente mês de junho.

Além da operação dos pagamentos referidos, acresce que a referida dívida de Antônio Martins Lage & C. acha-se em verdadeiro estado de insolvência como é notório e se vê não só pela falta alegada, como pelas demonstrações juntas por cópia apensadas pela firma social nas quais vê-se que o seu negócio, em vez de lucros, até março de 1867, deu constantemente prejuízos os quais reunidos ao decaimento dos bens pelo uso e natural deterioração, e ainda mais pelas circunstâncias econômicas

⁶⁶² BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (29/04/1865). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

do país fazem que a suplicada firma já não possa honrar suas obrigações, faltando à pontualidade em seu cumprimento e mesmo deixando de pagar, e mostram que este estado tendo a perpetrar grave dano ao Banco do Brasil, que é o maior credor, por que em [ilegível] não só a dívida própria, como as dos credores da antiga firma Viúva Lage & Filhos, aos quais pagou como conta da referida escritura, e da qual é sucessora a suplicada.

Nem obteve parecer que os bens da sociedade devedora são superiores em valor ao seu débito, por que, ainda mesmo considerando real e fixo esse valor, a insolvência demonstra-se pela falta de pagamento, e esta é a condição essencial para a abertura da falência, segundo a lei comercial.

Por força de tais circunstancias para impedir em quanto é tempo a completa aniquilação da insuficiente garantia que ainda hoje oferece a suplicada, vem a suplicante requerer a vossa excelência que a admita a justificar a cessação de pagamentos da parte da firma Antônio Martins Lage & C. afim de justificada declarar-se a sua falência e prosseguir-se nos mais termos da lei.⁶⁶³

Pelo pedido, vê-se que o Banco Brasil declara de forma aberta a empresa da família Lage como em estado de insolvência. O não pagamento de três semestres seria apenas o indício, o banco apensou no processo os Balancetes Comerciais da firma que exploramos na seção anterior e estes dados eram decisivos: apesar dos seus importantes ativos, a unidade produtiva dos Lage se consumia nos juros num momento desfavorável para a economia nacional. Para não continuar comprometendo estes ativos antes que pudessem ser realizados e saudadas as obrigações dos credores, o Banco do Brasil pedia a concordata de Antônio Martins Lage & C.

Ainda em junho, a justiça solicita que se prove a cessação dos pagamentos, que se prove que o Comendador não paga por falta de meios e que se prove a impossibilidade de satisfazer os seus compromissos. Em 07 de junho de 1868, o banco apensa novos documentos, incluindo um Balanço Patrimonial estimado da empresa. No dia seguinte a justiça acata a concordata e manda publicar o seguinte edital nos jornais:

Julgo justificada a cessação dos pagamentos pela impossibilidade de satisfazerem aos seus credores os justificados Antônio Martins Lage & C. na forma requerida a fl. 2 com vista a escritura na fl. 5, documentos de fls 16 a 20, testemunhas de fls. 23 a 25 e não obstante o alegado a fl 27, destruído pela alegação na fl. 32 e documentos de fls 43 a 46 e em consequência do que declaro aberta a falência dos justificados, estabelecidos nessa corte com negócio de depósito e fornecimento de carvão de pedra, a datar a quebra de 09 de junho próximo passado. Proceda-se imediatamente no inventário a arrecadação dos bens com o curador-fiscal que nomeio, a justificante diretoria do Banco do Brasil, que prestará juramento, e o depositário interino que nomearei na ocasião da arrecadação. Faça-se público por meio de editais que serão publicados na imprensa e convoquem-se os credores para no dia 14 do corrente, ao meio dia, procederem à nomeação do depositário.⁶⁶⁴

Por essa decisão, o juiz da Primeira Vara estabelece uma comissão curadora da massa falida de Antônio Martins Lage & C., composta por indicados pelo Banco do Brasil, seu maior credor. Entretanto, essa comissão não tinha permissão de executar os bens até que o processo

⁶⁶³ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (12/06/1868). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

⁶⁶⁴ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (09/07/1868).

seja concluído em conformidade com os outros credores da massa falida. Diferente de 1864, na segunda falência o “direito de minoria” foi respeitado.

Não tardou e os Lage impetraram um Agravo de Despacho no Tribunal do Comércio, recorrendo da decisão três dias após e antes da reunião que definiria a Comissão Curadora da massa falida de sua empresa.

[...] este despacho com o respeito devido ao Magistrado que o preferiu, a primeira vista de olhos, INJUSTO e VIOLENTO. Porquanto não pode haver falência sem a cessação de pagamentos (art. 797 do Cod. Comercial). Não está, porém, provado que os agravantes cessassem os seus pagamentos.

Ao contrário e como conta os documentos anexos, os agravantes no mês de maio, pagaram para mais de 120:000\$000.

Se há uma dívida que não está paga é a dívida da agravada.

Mas esta dívida não pode ser paga por que não está ainda vencida como mostra o título da Escritura de Hipoteca.

É doutrina corrente sempre confirmada pela jurisprudência do nosso país, e de todos os países civilizados, que a cessação de pagamentos que determina a falência, deve ser geral e não consiste na redução do pagamento de títulos contestados por motivos especiais.

Que a dívida da agravada constante da Escritura de hipoteca ainda não está vencida prova-se pela mesma Escritura celebrada aos 29 de dezembro de 1864 quando estipula o prazo do seu vencimento [...]

Ainda não está findo o termo estipulado, ainda restam mais de dois anos para seu complemento e a agravada, abusando da sua posição quer que a dívida se considere vencida exigível e que o não pagamento dela determine a falência dos agravantes que, aliás, não devem senão essa dívida não vencida.⁶⁶⁵

Como se percebe, o argumento central de Antônio Martins Lage & C. é que a dívida ainda não estava vencida, seu prazo era de seis anos segundo o acordo celebrado em escritura. Eles caracterizavam o ato do Banco do Brasil como “injusto e violento”, pois apenas teriam atrasados os juros da hipoteca, mantendo pagos os juros da conta corrente, e sendo esta a única dívida não paga pontualmente.

Em 20 de julho de 1868 o agravo foi negado e o Tribunal do Comércio decretou o encerramento das atividades da empresa até que se resolvesse a questão da concordata, com mais esclarecimentos e posicionamento de outros possíveis credores. Um edital publicado no Jornal do Comércio no dia 24 mandava convocar pela imprensa nova reunião com os credores em 27/07/1868 para estabelecer, finalmente, a Comissão Curadora da massa falida.⁶⁶⁶

A decisão de encerrar as atividades da empresa desagradou a direção do banco, eles pretendiam que a Ilha das Enxadas continuasse funcionando normalmente, mas sob o comando da sua Comissão Curadora. Para tanto, mobilizaram importante argumentação. O centro da tentativa de convencimento do tribunal eram os importantes prejuízos que teriam o

⁶⁶⁵ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (11/07/1868). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

⁶⁶⁶ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (24/07/1868)

fornecimento de carvão dos Arsenais de Marinha e de Guerra da Corte com a paralisação das atividades na ilha, além dos impreteríveis serviços portuários que as unidades produtivas dos Lage prestavam às grandes companhias de transatlânticos a vapor, não podendo cessar sob pena de grave prejuízo à Alfandega Nacional.⁶⁶⁷

A Comissão Curadora foi nomeada ainda em junho e, uma semana após, os diretores do Banco do Brasil chegavam ao escritório da Antônio Martins Lage & C., na rua de Bragança, número 4, e à Ilha das Enxadas para tomar pé da situação e assumir o controle do negócio.

Reconhecendo que o adversário era, dessa vez, por demais poderoso e percebendo inevitabilidade da falência, o Comendador Antônio Martins Lage resolve colaborar e procura uma saída negociada para o imbróglio, de forma menos prejudicial para sua imagem e patrimônio. Assim sendo, cassa a procuração dos seus advogados, fornece todos os documentos pedidos pelo Tribunal do Comércio (inclusive o Balanço de 1868 a que tanto já nos referimos) e resolve apelar, de próprio punho, por uma falência “casual” e por insolvência.

Novamente reproduziremos a peça em sua integralidade. O documento que agora citamos é outra raridade, ele narra, mesmo que de forma evidentemente enviesada, alguns dos episódios mais importantes da História do Brasil. Além disto, é também uma narrativa relativamente coerente com a História empresarial e familiar dos Lage.

Apelação Apresentada Ao Ilustríssimo Eminentíssimo Senhor Conselheiro E Juiz Comercial Da Primeira Vara

Antônio Martins Lage e sua irmã Isabel Labourdonnay Campos sócios solidários da firma Antônio Martins Lage & C. apresentam simplesmente como defesa neste sumário o merecimento dos autos.

O que deles consta a começar pelos próprios requerimentos e alegações do credor que entende em abrir sua falência aos suplicantes os depoimentos das testemunhas apresentadas pelo referido credor; os balanços, demonstrações e contas apresentadas; e o minucioso exame a que procederam em toda a escrituração os peritos por vossa excelência nomeados, dão a conhecer com evidência as causas fatais e inevitáveis que impediram os suplicantes de pagar pontualmente os juros a que se tinham obrigado para com o Banco do Brasil, visto que o seu débito principal só se venceria no fim do ano de 1870.

É de crer que o estado aflitivo em que se acham o comércio e a economia do país, [ilegível] fontes da sua prosperidade e riqueza melhorem então, e era nessa crença que se fundavam os suplicantes para oporem à abertura da sua falência, procedendo-lhes:

- 1- que não se podiam considerar insolventes, quando, seu débito principal não estava vencido e quando tinham ainda diante de si mais de dois anos;
- 2- que vencido o prazo do seu débito e melhoradas as circunstancias quais do país, poderão realizar os avultadíssimos e importantíssimos valores que constituem o seu grande passivo, podendo então pagar pontual e integralmente capital e juros.

⁶⁶⁷ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (19/07/1868). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

Os tribunais, porém, decidiram o contrário, e os suplicantes não podem deixar de aceitar essas decisões e de se conformarem com elas.

Os suplicantes tendo herdado de seus pais as importantes propriedades constantes dos balanços apresentados, não só as conservaram, como trataram de aumentar reunindo seus haveres e expandindo-se.

Dessas propriedades a principal, pela sua posição e outras circunstâncias notórias era a Ilha das Enxadas, empório principal e quase único do comércio de carvão de pedra nesta praça e porto. Para que conseguisse dela todos os fins e vantagens e se conservasse em bom pé desenvolvendo-se o referido comércio, eram necessárias inúmeras obras imensas e dispendiosas muralhas, cais, armazéns, máquinas, etc. Entenderam os suplicantes que os resultados compensariam de futuro amplamente essas despesas e não recearam contrair para esse fim grandes empenhos.

Nisso consistiu o seu grande erro o nosso grande país, novo e pobre, onde os capitais escassam exigindo forte aluguel ou juro, não comporta tais cometimentos.

Quando em 1864 deu-se nesta Capital imenso cataclisma comercial que provocou medidas ditatoriais exigidas pelas circunstâncias e pelo [ilegível] do comércio, em peso, que as reclamava e por elas instava, viram-se os suplicantes envolvidos no turbilhão e impossibilitados também de fazer face os compromissos até então contraídos.

Todavia eram de tal natureza e valor seu estabelecimento da Ilha das Enxadas e as suas outras propriedades, [ilegível] os suplicantes por tal forma o seu comércio, que o Banco do Brasil não duvidou emprestar-lhes sob hipoteca avultada quantia superior a 1:800\$000, necessária para pagamento dos seus credores, pagamento que os suplicantes efetuaram imediatamente com um abatimento de 40%, constituindo-se assim desde então o Banco do Brasil como seu único credor.

Se a crise de 1864 cessou, não cessaram as suas tristes e ruinosas consequências, aumentadas pelas circunstâncias em que se tem visto o Império, braços com a mais formidável guerra que se tem pelejado na América do Sul, o que tudo tem trazido a depreciação de todos os valores e a mais assustadora baixa de câmbio de que há notícia neste país.

Não era, portanto, admirável que os suplicantes sofressem como tem sofrido todos os negociantes desta Praça, e que não puderem de pronto satisfazer pontualmente o Banco do Brasil os compromissos a que se tinham comprometido, quando no mesmo tempo tinham forçosamente de ocorrer às mais despesas inerentes ao custeio e juro da dívida do estabelecimento.

Do balanço, contas e exposições do próprio Banco e das suplicantes se vê que só os juros vencidos e ainda não pagos se elevam a quantia superior ao custeio do funcionamento desse estabelecimento. A não ser semelhante despesa anual, o estabelecimento daria ainda assim lucros líquidos correspondentes ao capital nele empregado.

Assíduos e ativos no seu negócio; modestas nas suas despesas e vida particular; presentes, comedidos e probos nas suas transações, não arriscaram os suplicantes um real em transações que não fossem muito lícitas, muito regulares, ou que saíssem da esfera do seu negócio.

Nunca jogaram, nunca especularam em ações, em fundos públicos ou por qualquer outra forma; não renderam por menos do preço corrente efeitos alguns; e o seu grande capital bem e oportunamente realizado é mais que suficiente para satisfazer o seu avultado débito.

Acha-se isso comprovado nos autos pelas próprias declarações do principal credor, pelos impressos, pelo depoimento [ilegível] das testemunhas, pelo exame feito por ordem de vossa excelência em seus livros e escrituração que se acham limpos e regularmente feitos.

Onerados de numerosa família e já no declínio da vida, acham-se privados os suplicantes dos avultados haveres que deixaram-se seus pais, ficando reduzidos à pobreza. Resta-lhe apenas a triste consolação de não terem por forma alguma concorrido por sua culpa [ilegível] para sua ruína e prejuízo de quem quer que seja.

Em tão triste e aflitiva decisão suplicam apenas a vossa excelência que lhes faça pronta e devida justiça que esperam, qualificando como casual a sua falência.⁶⁶⁸

Demonstrando a unidade da família, assinam essa apelação não apenas Antônio, como seus irmãos Isabel e Camillo, além de sua esposa Dona Anna.

Novamente, o vilão da história eram os juros. Também reafirmam que tomaram os empréstimos para fins lícitos e necessários socialmente: a ampliação das infraestruturas de sua unidade produtiva. O argumento dos Lage a respeito do não vencimento da dívida se mantém, mas nessa apelação eles reconhecem que perderam a disputa por que do outro lado do balcão havia o Banco do Brasil.

Quadro 23: Resumo do Balancete Comercial da Antônio Martins Lage & C. Entre Junho de 1867 a Junho a 1868

PERDAS		GANHOS	
Comissões	1:092\$000	Comércio de Gêneros	155:548\$560
Prêmios e Descontos pelos quais se pagaram de dinheiro tomado a prêmio a 9% e 12%	104:210\$280	Ilha das Enxadas	73:917\$402
Escravos (38 que morreram)	45:530\$000	Custeio de Embarcações (reboque e carga/descarga)	825\$140
Despesas Gerais (salários, aluguéis e comedorias)	23:098\$090	Navios Arribados	11:400\$000
Contas Particulares de Antonio Martins Lage	6:137\$720	Comissões	5:262\$518
Contas Particulares de Isabel Campos	5:558\$540	Aluguéis dos prédios	6:371\$350
LUCROS			
Antonio Martins Lage	33:559\$580		
Isabel Campos	34:138\$760		
TOTAL	253:324\$970	TOTAL	253:324\$970

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata 1868. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

A situação econômica do país mergulhado numa guerra não parecia ajudar, embora seja contraditório com a informação de que eles eram grandes fornecedores da Marinha e do Exército. Por fim, argumento a respeito das “medidas ditatoriais” para as falências decorrentes da crise de 1864 aparece com uma pitada de hipocrisia: eles utilizaram essas “medidas ditatoriais” para levar a cabo sua primeira e oportuna falência quando ainda não necessitavam realmente.

⁶⁶⁸ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (17/08/1868). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

Em decisão de 19 de agosto de 1868, o juiz da Primeira Vara considerou a falência como casual e não por insolvência, conforme pedido pelos Lage, isso obrigava a um acordo entre as partes.⁶⁶⁹ Dez dias após, o banco apelou por uma falência por insolvência. No mesmo dia, o desembargador da Primeira Vara ratificou a decisão da falência como casual.

Em 28 de setembro de 1868, Antônio Martins Lage & C. propunha a concordata⁶⁷⁰ nos seguintes termos:

1. Os falidos pagariam em dinheiro: 300:000\$000 ao Banco do Brasil, 100:000\$000 ao Barão de São João de Icarai e 105:929\$000 aos demais credores quirográficos até o dia 31/12/1868;
2. Ao Banco do Brasil também entregaria a Ilha das Enxadas, todas as benfeitorias, utensílios, máquinas, equipamentos, escravos e embarcações (exceto o vapor F. Clara);
3. Ao Banco do Brasil seria facultado vender esses bens após a entrega;
4. Ficariam os falidos com todo carvão armazenado, a Ilha do Vianna, os móveis, as dívidas ativas, as letras, as ações, as demais propriedades imóveis e o vapor F. Clara;
5. Os bens a serem liquidados pelo Banco serviriam para o pagamento em dinheiro dos demais credores, excetuando os 300 contos do Banco, os quais os falidos dariam conta;
6. O Banco ficaria incumbido de receber todo o concernente a quitação das dívidas, tanto as suas, como as dos outros credores, repassando-as;
7. O Banco nomearia um fiscal de entrega e liquidação da massa falida;
8. Todos os efeitos do acordo estariam nulos caso os credores não recebam antes do dia 01/01/1869;
9. Todas as despesas da falência e liquidação seriam custeadas pelo Banco do Brasil;
10. Todos os sócios assinariam solidariamente a concordata.

A negociação para o aceite dos termos dessa proposta durou mais de dois anos, as bases aceitas foram próximas. Em 17 de janeiro de 1871, os credores assinaram uma declaração onde se diziam satisfeitos e pagos por Antônio Martins Lage & C. Alguns dias após, o juiz da Primeira Vara Comercial convocava os credores para ratificarem a decisão em juízo. No dia 13 de fevereiro de 1871 terminava o calvário dos Lage, o juiz da Primeira Vara dava por concluído o processo e seu nome estava reabilitado para voltar à Praça do Rio de Janeiro sob nova razão social.

6.4.4. Acionista e Comanditário: Para Além das Suas Empresas

⁶⁶⁹ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (19/08/1868). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

⁶⁷⁰ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146 (28/08/1868). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

A atuação empresarial de Antônio Martins Lage transbordou as suas empresas. Embora nosso enfoque seja na sua trajetória através das empresas da família, procuramos registrar que o comendador teve em outras companhias e organizações um espaço importante de articulação com a Praça do Comércio, sendo importantes plataformas políticas de seus interesses privados.

Temos claro que a maior deficiência deste trabalho é não explorar com maior profundidade essa atuação, mas acreditamos que apenas demonstrando suas passagens por essas companhias e organizações já podemos ter alguma noção de como ele mobilizou sua condição de diretor, por exemplo, de uma grande companhia de seguros marítimos ou de um verdadeiro aparelho privado de hegemonia, como a Associação Industrial, em prol das potencialidades de seu grupo econômico.

Quadro 24: Outras Atividades e Ocupações de Antônio Martins Lage

COMPANHIA/ORGANIZAÇÃO	CARGO	TEMPO
Cassino Fluminense	Diretor	1853-1857
Companhia de Seguros Marítimos e Terrestres	Diretor	1859-1862
Estrada de Ferro Dom Pedro II	Diretor	1863-1865
Companhia Ferry	Presidente	1875-1889
Associação Industrial do Rio de Janeiro	Vice-Presidente	1881

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1853-1881.

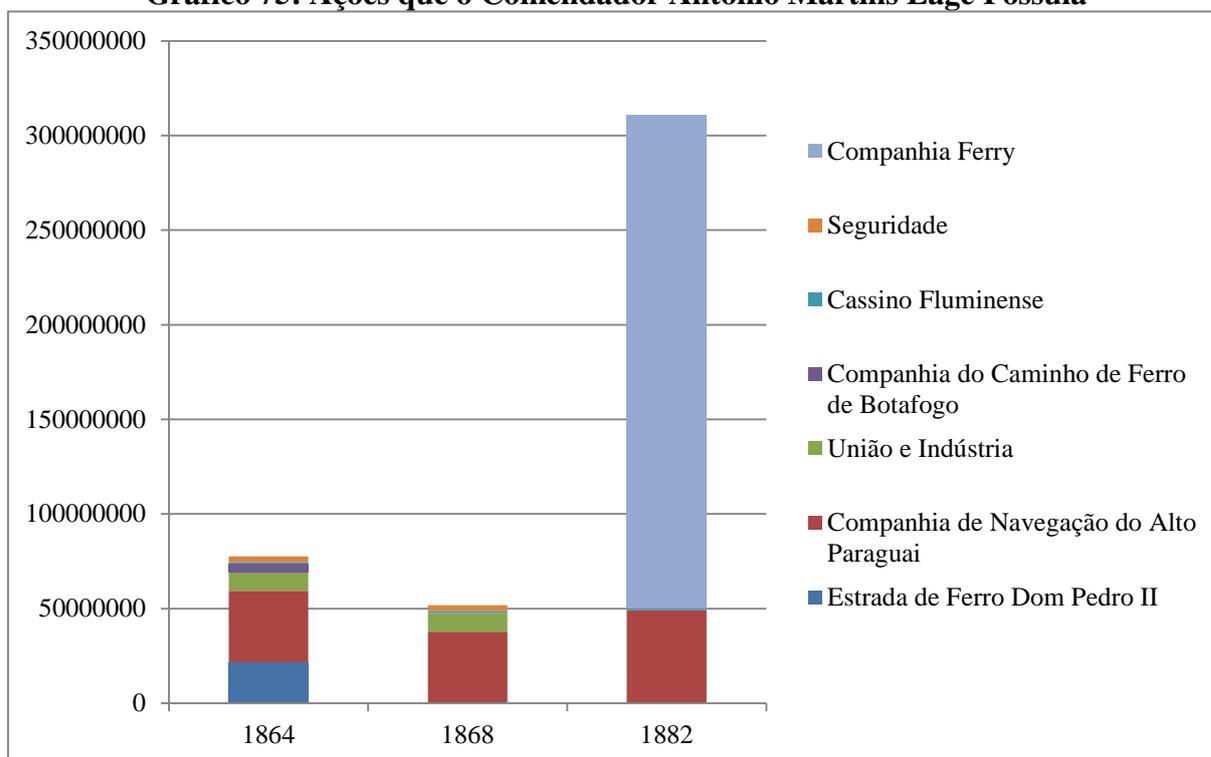
Certamente que a passagem como diretor pela Estrada de Ferro Dom Pedro II, na diretoria presidida por Cristiano Benedito Ottoni, salta aos olhos. Chegar à diretoria da maior empresa brasileira da época significava estar entre os mais influentes negociantes da Praça do Rio de Janeiro; significava também o poder de exercer pressão sobre qualquer agente, instituição ou organização com a qual se relacionasse nas suas funções de diretor ou de empresário. Em suma, é um posto decisório importante, de repercussões para além da própria ação na estrada de ferro. É importante notar que, por alguma razão ainda não esclarecida, após deixar a diretoria da Estrada de Ferro Dom Pedro II, o Comendador Antônio Martins Lage se desfez de todas as suas ações na empresa.

Por fim, o **Gráfico 75** demonstra a forte relação que o Comendador Antônio Martins Lage tinha com a Companhia Ferry, empresa de transportes de passageiros entre a Corte e Niterói por embarcações a vapor. Deixamos claro que Antônio Martins Lage não foi um dos fundadores da empresa, mas durante a década 1870 resolveu investir grandes somas em ações da mesma e recuperá-la. Em 1882, o comendador possuía 2497 ações da Companhia das

Barcas Ferry no valor de 260:910\$000.⁶⁷¹ Este fato coincide com o grande investimento em terrenos e edifícios na cidade Niterói por parte do mesmo, como se vê no **Quadro 18**.

Desde 1875, o comendador era o presidente da companhia. Sete anos após assumir essa responsabilidade, por conta mesmo de sua atuação nas Barcas Ferry, Antônio Martins Lage, já com mais de cinquenta anos, resolve passar ao seu filho o comando da empresa da família. A partir de então, passa a ficar exclusivamente dedicado à essa companhia de transporte de passageiros, tendo presidido a mesma até sua fusão e a criação da Companhia Cantareira e Viação Fluminense, em 1889.

Gráfico 75: Ações que o Comendador Antônio Martins Lage Possuía



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordatas 1864 e 1868. Número 3712, Caixa 1685; Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864, 1868; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Livro 131, Registro 24009 (01/02/1882). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1882.

6.5. Força de Trabalho: Escravos e Livres no Processo de Produção Portuário

Parte fundamental dos nossos esforços é entender as relações sociais de produção internas a unidade produtiva de Antônio Martins Lage e de que forma ela está inserida na estrutura escravista do Brasil oitocentista. As poucas fontes que dispomos dão conta da forma de aquisição/contratação da força de trabalho, algumas nuances das suas condições de trabalho e vida, além do patamar de alienação que impunha a exploração desses trabalhadores.

Para tanto, nos parece fundamental entender a diferença do processo produtivo e do processo de trabalho em unidades de produção pré-capitalistas e capitalistas. Isso passa,

⁶⁷¹ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Antônio Martins Lage & Filho. Livro 131, Registro 24009 (01/02/1882). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1882.

fundamentalmente, por entender os mais diferentes níveis de alienação ou estranhamento do ser humano em sua principal atividade, a saber: o trabalho. Em nosso entendimento, a alienação é um fenômeno decorrente de um certo grau de descolamento da consciência humana face a realidade no âmbito da principal atividade criadora humana, o trabalho, considerado a partir das condições materiais e sociais em que se processa.

O trabalho distingue os nomes dos outros animais, é atividade consciente e teleológica, se faz através do dispêndio de força física com utilização de meios e fixação de objetivos mais ou menos claros. A alienação ou estranhamento se dá exatamente no esvaziamento de sentido naquela atividade que garante a reprodução do ser humano, como lembra: Leandro Konder: “A consciência divorciada da prática marca, no homem a alienação.”⁶⁷²

Apesar de encontrar no capitalismo um salto qualitativo neste processo, temos de reconhecer que o estranhamento tem raízes fundadas na divisão social do trabalho, na apropriação privada dos fatores de produção (especialmente a terra) e no, conseqüente, desenvolvimento da sociedade de classes.

A alienação é um fenômeno histórico, portanto, agravado pelo capitalismo e não surgido dele. Decorre disto, que as unidades de produção pré-capitalistas comportaram diversas formas de alienação, mas em nenhuma das formações sociais pré-capitalistas ela foi tão completamente desenvolvida e teve condições tão avassaladoras quando sob o capitalismo, e isto se replica em nossa análise sobre as unidades produtivas.

Para tanto, é necessário entender a forma mais completa da alienação, sob o capitalismo, para perceber como ocorria a “meio passo” em unidades de produção pré-capitalistas. Segundo Marx, em seus *Manuscritos Econômico-Filosóficos*⁶⁷³, o estranhamento tem uma pluridimensionalidade própria e está dividida em cinco:

1. **Do Homem com Relação à Natureza:** apartando seu corpo orgânico de sua extensão inorgânica, a natureza;
2. **Do Homem com Relação à Espécie Humana:** apartando o homem de sua capacidade criadora, reduzindo o trabalho humano à satisfação de suas necessidades;
3. **Do Homem com Relação à Generalidade Humana:** apartando os homens entre si, em classes sociais, existência essa que apresenta aspectos de oposição ao ser universal humano;
4. **Do Homem com Relação ao Produto do Seu Trabalho:** apartado do seu objeto último de trabalho que se torna estranho e o domina;
5. **Do Homem em Seu Processo de Produção:** apartada a sua consciência da prática no processo produtivo, sacando-lhe a percepção teleológica do seu processo de trabalho na relação com o processo produtivo em geral.

⁶⁷² KONDER, Leandro. *Marxismo e Alienação: Contribuição para um Estudo do Conceito Marxista de Alienação*. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009, p. 65.

⁶⁷³ MARX, Karl. *Manuscritos Econômico-Filosóficos*. São Paulo: Boitempo, 2004, pp. 110-122.

Para chegar ao nível de consecução capitalista dessas cinco dimensões simultaneamente plenas, um longo processo histórico se desenrolou de forma nada linear e progressiva. Entretanto, quatro processos fundamentais têm de se desenrolar para que a subsunção do trabalho ao capital seja real e não apenas formal, ou seja, para que a dominância do capital seja desimpedida na forma das leis de mercado. São eles:

- a) **Dissolução da Relação Direta com a Terra:** sua propriedade e controle;
- b) **Dissolução da Relação Criativa com o Instrumento:** sua propriedade, autonomia e saberes atrelados ao manuseio do objeto de trabalho;
- c) **Impedimento da Posse de Meios Prévios à Produção:** a necessidade de vender a sua força de trabalho no mercado para garantir sua sobrevivência;
- d) **Dissolução das Relações Diretas e Permanentes Entre Produtores e Apropriadores:** fazendo da compra da capacidade de trabalho, adquirida por meio da troca, em determinada fração de espaço/tempo, o padrão das relações sociais de produção.

O último ponto é especialmente importante para nós, pois, segundo Marx, é apenas com a dissolução das relações de servidão ou escravistas que se desenvolve o mercado de trabalho de forma tipicamente capitalista. Nesse momento, o trabalhador deixa de ser escravo de um senhor e “no sistema de salários, o trabalho aparece, não como fim em si, mas como escravo do salário.”⁶⁷⁴

Por mais que não obedecesse à racionalidade tipicamente capitalista, o escravismo foi uma relação social válida e coerente ao estágio de desenvolvimento das forças produtivas no Brasil do oitocentos. Longe de ser irracional, a escravidão aparecia aos agentes coetâneos como necessária à reprodução naquelas contingências históricas e a manutenção do status quo. Claro é que o trabalho livre e constrangido pela lógica salarial é mais produtivo, o índice de desperdício em livres contratações estanques é bem menor que a permanente relação entre senhor e escravo; mas também é claro que, para o nosso caso, como já vimos, o emprego do cativo era absolutamente rentável, portanto racional.⁶⁷⁵

Disto depreendemos que qualquer unidade de produção que utilize largamente o trabalho escravo é, necessariamente, pré-capitalista! Rubin nos confirma esta concepção:

Na sociedade capitalista, como vimos, não existem essas relações permanentes, diretas, entre determinadas pessoas que são possuidoras dos diferentes elementos da produção. O capitalista, o trabalhador assalariado e o proprietário de terra são possuidores de mercadorias, formalmente independentes um do outro.⁶⁷⁶

Tanto nos parece verdade que, atento observador da realidade que o circundava, Marx nos exemplifica com olhos coetâneos em nosso próprio objeto: “Se falarmos, agora, dos proprietários de “plantations” na América como capitalistas, e que sejam capitalistas, isto se

⁶⁷⁴ Ibidem, p. 120.

⁶⁷⁵ GORENDER, Jacob. Op. Cit., pp. 211-212.

⁶⁷⁶ RUBIN, Isaak. Op. Cit., p. 33.

baseará no fato deles existirem como anomalias em um mercado mundial baseado no trabalho livre.”⁶⁷⁷

Longe de ser um dado inevitável da realidade, esses processos sofreram renhida resistência, tanto por parte de outras classes dominantes, nomeadamente a nobreza, quanto das classes dominadas. Essas resistências se deram na vivência das deletérias consequências desse encadeamento de processos, demonstrados de forma muito clara por Franco Ferrarotti:

As consequências sobre a atitude psicológica, sobre o próprio desenvolvimento mental e sobre a integridade física do operário são gravemente negativas. O operário vê-se sonegada a compreensão do significado do próprio gesto e da própria fadiga na economia geral da produção. O “fazer por fazer” define corretamente o animal, não o homem. Todo comportamento humano é naturalmente teleológico.⁶⁷⁸

Disto, podemos depreender que as unidades de produção capitalistas são aquelas que servem ao fantasmagórico mundo das mercadorias, onde relações sociais são substituídas por relações entre coisas e onde o trabalho estranhado domina em sua forma mais bem acabada.⁶⁷⁹ No mesmo sentido, percebemos que as unidades de produção que não correspondem à forma completa de alienação, mesmo que contem com o auxílio do mercado em certo grau, não colaboram com o mundo das mercadorias de forma direta e ativa.

Segundo Martins, “no Brasil, particularmente em São Paulo, a transição do escravismo para o trabalho assalariado se deu de modo planejado, controlado e relativamente lento, um processo de quase 40 anos, por iniciativa dos próprios fazendeiros de café.”⁶⁸⁰ Nos parece plausível supor que esse processo, embora capitaneado pela fração dominante do bloco histórico de poder no século XIX, tenha sido seguido e, até, antecipado por uma burguesia nascente que atuava nas cidades.

Desde a colônia, o trabalho escravo predominava na operação portuária brasileira. Invariavelmente, desde os espaços de guarda ou armazenagem até a embarcação que fundeava ao largo, o trabalhador escravo estava presente como carroceiro, carregador, estivador, remado, na construção das infraestruturas portuárias, além da própria construção e reparo naval.

Como lembra Beauclair: “desde à época colonial o escravo estava presente em ramos importantes do setor secundário da economia, seja na atividade beneficiadora dos produtos de caça à baleia, seja na construção naval.”⁶⁸¹, isto não é contraditório com o fato de que os

⁶⁷⁷ MARX, Karl. *Formações...* Op. Cit., p. 110.

⁶⁷⁸ FERRAROTTI, Franco. *Uma Sociologia Alternativa. Da Sociologia como Técnica do Conformismo à Sociologia Crítica*. Porto: Afrontamento, 1972, p. 43.

⁶⁷⁹ MARX, Karl. *O Capital...* Op. Cit., p. 94.

⁶⁸⁰ MARTINS, José de Souza. *O Cativo*. Op. Cit., p. 20.

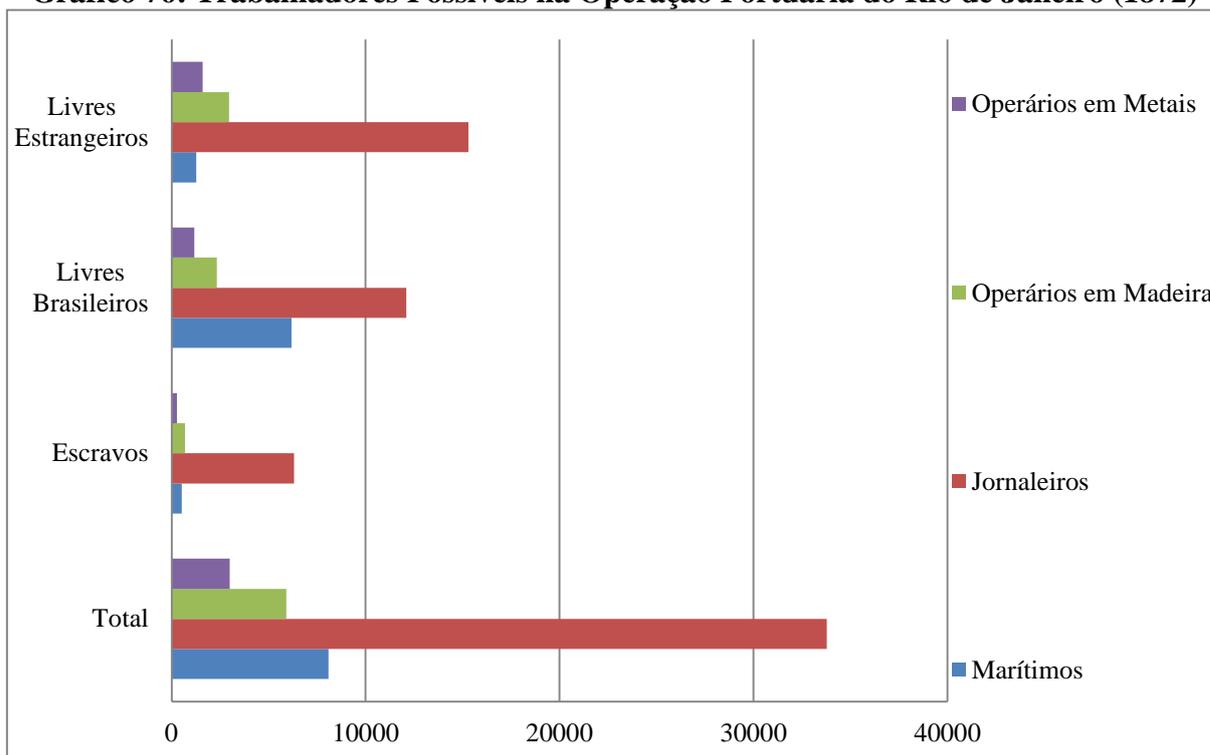
⁶⁸¹ OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. *Raízes da Indústria no Brasil: a Pré-indústria Fluminense (1808-1860)*. 1 ed. Rio de Janeiro: Studio F & S Editora, 1992, p. 178.

livres também vendiam sua força de trabalho no porto. Na primeira metade do século, a força de trabalho livre no porto se resumia a quadros mais técnicos e preparados para funções específicas (como a organização da estiva, o reparo naval e das infraestruturas), e mesmo que essas logo fossem apreendidas pelos escravos, havia constantes oportunidades de trabalho devido a expansão das atividades concernentes à operação.

A partir do fim do tráfico negreiro, na virada do século, essa proporção se inverteu mais rapidamente do que nos cafezais, mas, ainda assim, lentamente. Essa diferença se dará devido à demanda de escravos no setor primário e o conseqüente encarecimento destes. Desta feita, diferente do meio rural aonde a transição do trabalho escravo ao livre começa apenas na década de 80, acreditamos que a década inicial desta lenta transição da força de trabalho nas cidades e na operação portuária brasileira tenha sido a de 1870. O fator da imigração, que sempre esteve presente, foi intensificada e decisiva a partir neste momento, sendo generalizado para funções antes quase exclusivamente escravas.

Podemos ponderar, também, através do *Recenseamento da População do Império do Brasil*, realizado em 1872, a proporção de escravos trabalhando não só na operação portuária, mas também na comunidade econômica portuária que a cerca. Neste censo foram contados 21703 marítimos em todo o Império, dos quais apenas 1788 eram escravos. Mesmo assim, temos de notar que apenas no Município Neutro foram contados 527 escravos no trabalho marítimo, enquanto o total perfazia 8039 marítimos que majoritariamente trabalhavam ou estavam registrados no porto Rio de Janeiro. Primeiro temos de notar que 37% dos marítimos brasileiros se concentravam no Município Neutro, o que por si só reflete a importância deste porto para o Império; segundo que apenas 8% do contingente de marítimos do Império se encontravam na condição de escravo, embora essa proporção no Rio de Janeiro fosse ainda menor: na ordem de 6.5%; e terceiro que 29.5% dos escravos contados como marítimos estavam sediados no Município Neutro, o que mostra que em números absolutos seu contingente não pode ser desprezado.⁶⁸²

⁶⁸² BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento da População do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1872.

Gráfico 76: Trabalhadores Possíveis na Operação Portuária do Rio de Janeiro (1872)

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento da População do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1872.

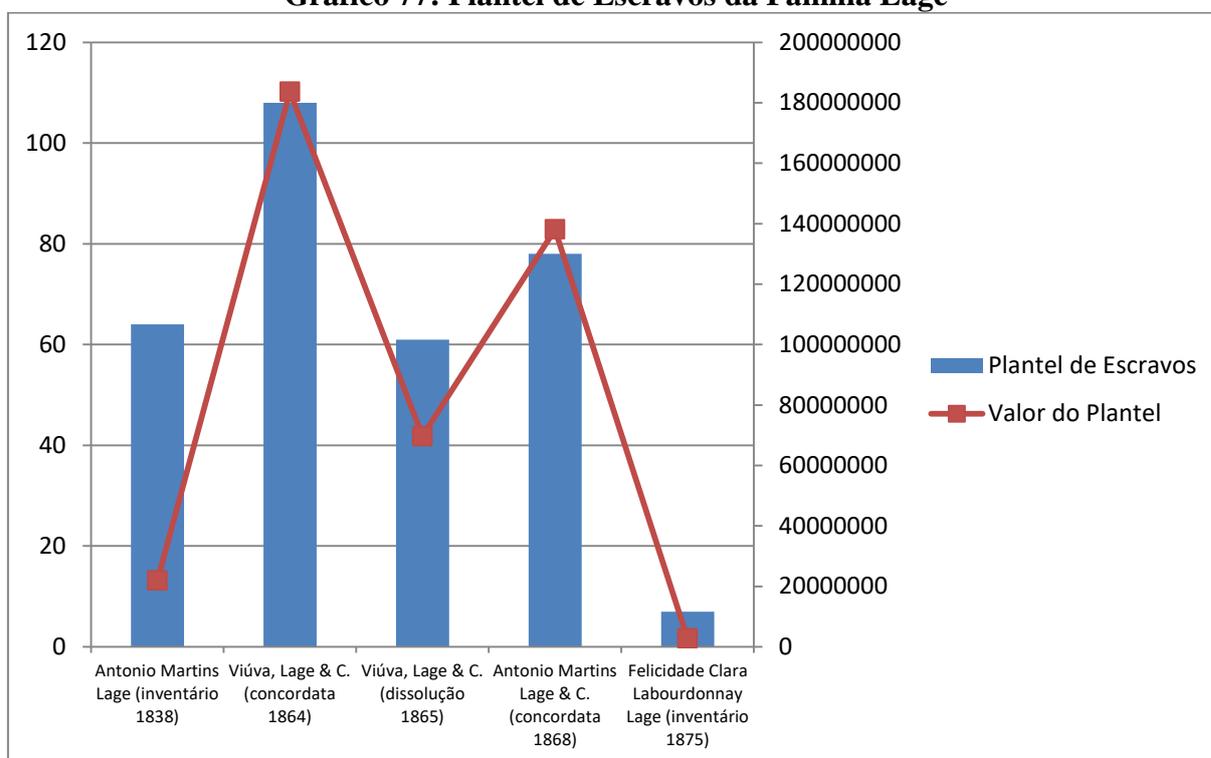
Não podemos distinguir quantos destes marítimos trabalhavam efetivamente na operação do porto ou nas embarcações sediadas no Rio de Janeiro, também não podemos especular se foram considerados como marítimos todos os trabalhadores que integram a força de trabalho empregada na operação portuária. Entretanto, se consideramos os jornaleiros, por sabermos da natureza oscilante da atividade marítima e da casualidade como caráter geral do emprego na força de trabalho nos portos; e também se considerarmos os operários em madeiras e metais, por conta dos trabalhos de construção e reparo tanto das embarcações, quanto das infraestruturas portuárias, os índices apresentados no **Gráfico 76** passam a dar pistas mais consistentes que, já no início da década de 1870, a força de trabalho escrava não predominava da mesma forma naquele porto de operação pré-capitalista e, provavelmente, a escravidão estava entrando em seus estertores nestas atividades.

Contudo, a família Lage sempre foi grande proprietária de escravos. Por mais que seus herdeiros tenham escondido este fato na História Oficial das empresas da família. Desde o primeiro Antônio Martins Lage, passando pelo Comendador Antônio Martins Lage e incluindo Antônio Martins Lage Filho (o fundador da Companhia Nacional de Navegação Costeira), todos possuíram escravos, o que não quer dizer que não tenham se utilizado largamente da escravaria alugada e de ganho, assim como da contratação da força de trabalho livre, seja de forma avulsa ou através das empreiteiras de mão-de-obra.

De fato, os Lage exploraram vasta gama de possibilidades para aquisição e contratação da força de trabalho livre e escrava. Entretanto, parece que, pelo menos até a década de 1870, sua principal fonte de trabalhadores foi o mercado de escravos. Não atoa, desde a década de 1820, havia um grande casario onde habitava o seu plantel de cativos.

Como se vê no **Gráfico 77**, a posse de escravos foi marca indelével da atuação empresarial e familiar dos Lage. O Comendador só fez expandir e potencializar a posse de almas por parte da família.

Gráfico 77: Plantel de Escravos da Família Lage



Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Caixa 4007, Número 292. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1838; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordatas 1864 e 1868, Dissolução 1865. Número 3712, Caixa 1685; Número 863, Caixa 1321; Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1864, 1865, 1868; BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo da Provedoria do Rio de Janeiro. Caixa 379, Número 913. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1875.

Ainda assim, podemos dizer, tanto pelos inventários de seu pai e sua mãe, quanto pelos Balanços da sua Casa Comercial, que sob o comando do segundo Antônio Martins Lage a escravaria da família foi quase que exclusivamente direcionada às unidades produtivas portuárias e da navegação. O número de escravos com funções domésticas e nas propriedades residenciais da família diminuiu expressivamente entre o falecimento do seu pai, em 1838, e o falecimento de sua mãe, em 1875.

Cabe ressaltar ainda que era absolutamente incomum um plantel de escravos urbanos de dezenas e até uma centena de cativos depois de uma década do fim do tráfico atlântico. Poucos proprietários de escravos podiam ostentar, especialmente nas cidades, um ativo tão elevado em escravaria. Isso demonstra que as atividades dos Lage demandavam força de trabalho de forma permanente, exatamente pela sua amplitude e variedade, tanto nos serviços portuários, quanto nos serviços de navegação.

O Diário do Rio de Janeiro nos oferece uma notícia interessante para compreendermos as diferentes formas de obtenção da força de trabalho pela família Lage. Noticiando sobre uma contenda a respeito da propriedade de um escravo chamado Manoel, o jornal cita que “[...] este foi alugado desde o dia 07 de abril de 1874 até 27 de abril de 1875 ao comendador Antônio Martins Lage, na ilha das Enxadas [...]”.⁶⁸³ Ou seja, eles não só eram proprietários como faziam do uso de escravos alugados.

Outra fonte importante, o Balanço Patrimonial da Casa Comercial de Antônio Martins Lage & C. em 1868, dava conta que José Gomes dos Santos, conhecido agente de mão-de-obra, era credor da empresa pelos jornais de 12 carpinteiros e 11 calafates, no valor de 761\$250. Ou seja, além dos escravos próprios e alugados, o Comendador explorava força de trabalho livre contratada através de terceiros. É importante frisar: escravos e livres trabalhavam na mesma ilha ao mesmo tempo e, possivelmente, na mesma tarefa, mesmo que em funções diferentes.

As condições de vida e trabalho dos cativos de propriedade de Antônio Martins Lage deveriam ser, como de resto para todos os escravos no Brasil, extremamente penosas e degradantes. Durante os anos de crise, entre 1865 e 1868, a Antônio Martins Lage & C. perdeu 38 escravos que morreram, no valor de 45:530\$000.

Alguns relatos de escravos fugidos da Ilha das Enxadas foram registrados por anúncio no Jornal do Comércio, o que denota que a fuga era uma opção plausível frente às condições de vida e trabalho que se impunham aos cativos. Um dos anúncios dizia: "ESCRAVO FUGIDO - Desapareceu da Ilha das Enxadas, desde abril de 1860, o preto Antônio, crioulo, escravo da Viúva Lage & Filhos, o qual se desconfia ter ido para serra acima; se alguém dele souber participe na rua de Bragança, 4, que será generosamente gratificado.".⁶⁸⁴

Alguns relatos de afogamentos denotam que as condições de trabalho dos escravos que cruzavam a baía de Guanabara entre a Ilha das Enxadas, o continente e as embarcações de longo curso eram absolutamente perigosas. Dentre eles, estacamos dois: em 1873, o Diário do

⁶⁸³ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (01/08/1875).

⁶⁸⁴ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (13/05/1862).

Rio de Janeiro noticiava: "Apareceu boiando no mar o cadáver do preto Francisco, escravo de Antônio Martins Lage, que no dia 29 do mês próximo findo caiu no mar."⁶⁸⁵; menos de dois anos após, outro afogamento em condições parecidas: "Ontem, às 7 horas da manhã, o preto Joaquim, escravo de Antônio Martins Lage, vindo de bordo da barca italiana Elisa para a ilha das Enchadas, caiu no mar e afogou-se, apesar dos socorros que o administrador daquela ilha prestou."⁶⁸⁶

A comprovação empírica aqui demonstrada, embora nos pareça relativamente insuficiente, aponta para o processo produtivo das unidades de produção dos Lage de forma extremamente suscetível aos ditames da natureza. Além disso, temos aqui indícios que os saberes e as potencialidades físicas dos trabalhadores, em sua maioria escravos, ainda eram essenciais para a sua operação. Provavelmente, esses saberes eram pouquíssimo controlados pelos seus senhores.

Os processos de trabalho, por mais que tivessem alguma mecanização, ainda eram dominados amplamente pelos trabalhadores na Ilha das Enxadas; e, embora tivessem ofícios mais ou menos segmentados e especializados, esses trabalhadores certamente guardavam algum grau de consciência sobre o todo do processo produtivo. A alienação estava, neste quadro, incompleta. Por fim, aonde o mercado de trabalhadores supera o mercado de força de trabalho, não pode estar estabelecida uma unidade de produção tipicamente capitalista.

6.6. Relação com o Estado: a Construção da Burguesia Nacional

Entretanto, a nossa época, a época da burguesia, caracteriza-se por ter simplificado os antagonismos de classe. A sociedade divide-se cada vez mais em dois vastos campos opostos, em duas grandes classes diametralmente opostas: a burguesia e o proletariado. (p. 8 Manifesto)

Por último, resolvemos aclarar as relações da família Lage e, especialmente, do Comendador Antônio Martins Lage como parte da fração dominada da classe dominante: a burguesia nascente brasileira. Como já vimos, sua inserção em empresas e organizações na sociedade civil era de fundamental importância para sua articulação política. Aqui nos dedicaremos mais a sua inserção institucional e como sua articulação no Estado Imperial garantiu saídas para diversos percalços que encontrou ao longo das décadas de atividade na Praça do Rio de Janeiro.

Parece repetitivo dizer, mas a terceira e derradeira categoria que demarca a diferença entre unidades de produção pré-capitalista e capitalista é a conformação das suas classes sociais. O antagonismo entre burguesia e proletariado é, de fato, a mais acirrada e violenta

⁶⁸⁵ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (04/10/1873).

⁶⁸⁶ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (09/05/1875).

bipolarização política e social produzida pela humanidade. Os efeitos disso estão, obviamente, desdobrados no ponto de contato em comum entre essas duas classes: a unidade de produção capitalista.

Entretanto, não foi sempre assim. O antagonismo de classes existe, ao mínimo, desde a divisão social do trabalho e a apropriação dos fatores da produção por algumas famílias, sem configurar uma relação tão poderosamente acirrada como a descrita por Marx. Então, os fatores que diferenciam essa divisão de classes específica de todas as outras sociedades historicamente divididas em classes, também são aqueles fatores que diferenciam, no tocante as classes, as unidades de produção pré-capitalistas e capitalistas.

Neste sentido, nos parece fundamental realçar a questão da subsunção formal e da subsunção real do trabalho ao capital. Apenas sob a égide burguesa e industrial que o capital conseguiu se apropriar não só dos meios de produção, como controlar o processo de produção até os seus saberes mais intrínsecos, sacando dos produtores boa parte da sua capacidade de entendimento sobre seu processo de trabalho específico e da sua conexão com relação ao processo produtivo em geral. Assim define Ellen Wood:

[...] a distinção estabelecida por Marx entre a subordinação “formal” e a subordinação “real” do trabalho pelo capital. No primeiro caso, o capital apropriou-se do trabalho excedente de trabalhadores ainda comprometidos com as formas tradicionais de produção. Essa forma de exploração foi movida por imperativos capitalistas, os imperativos da competição e da acumulação, mas, a princípio, esses imperativos não transformaram o processo técnico da produção. Talvez prefiramos dizer que o capitalismo só atingiu a maturidade depois que o capital transformou especificamente o próprio processo de trabalho para atender às necessidades do capital – isto é, depois que o capitalismo assumiu sua forma industrial.⁶⁸⁷

Como já vimos, essas mudanças que padronizavam a produção e incrementavam a produtividade, sob as relações de produção capitalistas, acarreta ao trabalho perda sua capacidade teleológica e isso é largamente utilizado pelos burgueses para dominação dos trabalhadores interna e externamente à unidade produtiva.

As unidades de produção capitalistas são marcadas, então, pela sobranceira dominância da burguesia garantida não só na propriedade dos meios de produção, como na transformação e controle do processo produtivo. Isso acarretou efeitos verdadeiramente trágicos aos produtores diretos, que passaram a se formar, então, como classe operária. Nos dizeres de Thompson:

Podemos agora constatar parte da natureza verdadeiramente catastrófica da Revolução Industrial e algumas das razões pelas quais a classe operária se formou nestes anos. O povo foi submetido, simultaneamente, à intensificação de duas

⁶⁸⁷ WOOD, Ellen. Op. Cit., p. 67.

formas intoleráveis de relação: a exploração econômica e a operação política. As relações entre patrões e empregados tornaram-se mais duras e impessoais [...] ⁶⁸⁸

Para tanto, nos parece forçoso entender da onde surge essa força burguesa, para distinguir em que ponto as unidades de produção dos burgueses deram a virada entre pré-capitalistas e capitalistas.

Adiantamos que não entraremos a fundo no grande debate sobre a gênese da burguesia. É suficientemente conhecida a discussão entre Dobb, Hilton e, de certa forma, Brenner, contrapondo as ideias de Paul Sweezy. Basicamente, os primeiros enfocam nos servos que passaram a tributar em moeda e nos arrendatários de terras como os correspondentes diretos da “linhagem” dos burgueses que se tornariam capitalistas; já Sweezy tenta demonstrar, no que denomina “verdadeira via revolucionária” que a burguesia europeia se formou no comércio e na usura das cidades nos estertores do feudalismo.

O extenso debate não resiste à prova de uma simples anotação de Marx:

É, preferencialmente, o dinheiro acumulado pela usura – especialmente a usura relacionada à propriedade da terra – e a riqueza móvel (monetária) acumulada através dos lucros mercantis que se transformam em capital no estrito senso, em capital industrial. ⁶⁸⁹

Concordamos com Coggiola, as duas possibilidades foram consideradas por Marx. As duas coexistiram no processo histórico em termos globais, sendo imbricadas e acentuadas, uma ou outra, em determinada época ou região.

Desta forma, nos parece claro que mais importa saber o poder de dissolução das relações sociais de produção referentes a outros modos de produção e compatíveis com outro estágio de desenvolvimento das forças produtivas.

Conflitando entre si, como entre servidão e escravidão, numa determinada formação social, parece mais delicado estabelecer as diferenças entre unidades produtivas correspondentes aos modos de produção pré-capitalistas, para isso é necessário estudo empírico que nuance as devidas diferenças no curso da história; o mesmo se dá quando essas unidades de produção pré-capitalistas coabitavam e se transformavam em unidades capitalistas em determinada formação social em transição. Entretanto, este processo pode ser mais facilmente demonstrado através da capacidade burguesa de se impor frente ao proletariado num mercado como compulsão e mediado pelo capital por eles monopolizado.

A burguesia brasileira nasce da circulação. Como já demonstramos, Marx admitiu duas vias de surgimento da burguesia como classe, uma das quais possibilitou que nos interstícios da usura e do comércio na movimentação de monetária da cidade esta tivesse

⁶⁸⁸ THOMPSON, Edward. Op. Cit., p. 23.

⁶⁸⁹ MARX, Karl. Op. Cit., p. 101.

tomada a produção para si, iniciando um vitorioso processo de assalto das diversas dimensões da vida humana através da sua mercantilização.

A burguesia brasileira nasce dividida em frações, principalmente delimitada regionalmente. Entretanto, sua relativa homogeneidade e o que a unifica é o fato de que se formou no bojo do complexo agroexportador brasileiro, desempenhando importantes funções no comércio, nas finanças, nos transportes e serviços que direta ou indiretamente fomentavam a lavoura, especialmente a cafeeira no sudeste. Essa proposição nos é confirmada por José de Souza Martins em seus estudos sobre o Francisco Matarazzo:

[...] a indústria brasileira não surgiu no próprio corpo das relações imediatamente produzidas pelo comércio de produtos coloniais, como o café, mas sim nos interstícios dessas relações, à margem e contra o circuito de trocas estabelecido pelos importadores.⁶⁹⁰

A burguesia brasileira nasce escravista. Como não poderia deixar de ser, numa formação social em que o modo de produção escravista prepondera, os burgueses se serviram largamente do trabalho escravo em suas empreitadas tanto na cidade, quanto no caminho ao interior e nas comunicações com o mundo. Entretanto, pouco a pouco, passou a fomentar o trabalho livre nas cidades, especialmente via imigração em massa, embora ainda persistissem traços marcantes das relações sociais de produção escravistas mesmo com a crescente mercantilização da força de trabalho.

Segundo Martins, “[...] o escravismo não foi, em termos casuais, impeditivo para a prática burguesa num contexto de mão-de-obra escrava [...]”⁶⁹¹, mesmo assim identificamos limites à sua atuação próprios da formação econômico-social brasileira. Assim Gorender resolve esse aparente paradoxo, segundo o autor eram eles “[...] um tipo de transição, ainda um capitalista inserido na formação escravista, embora se chocasse com a estreiteza dos seus limites para a realização de empreendimentos modernos que, sob outros aspectos, não deixavam de prenunciar o advento do capitalismo.”⁶⁹²

Embora pareça contraditório, o trabalho dos cativos ombro a ombro com os trabalhadores livres foram largamente utilizados pelos burgueses em suas unidades de produção no Brasil oitocentista.

Com essa definição, ela protegia tanto as fontes de acumulação pré-capitalistas, que continuaram a dinamizar o persistente esquema neocolonial de exportação-importação, que deu lastro ao crescimento interno do capitalismo competitivo, quanto o modelo de acumulação propriamente capitalista, nascido coma mercantilização do trabalho e as relações de produção capitalistas, que

⁶⁹⁰ MARTINS, José de Souza. Op. Cit., p. 106.

⁶⁹¹ Ibidem, p. 111.

⁶⁹² GORENDER, Jacob. A burguesia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 13.

possibilitaram a revolução urbano-comercial e a transição concomitante para o industrialismo, ainda sob a égide do capitalismo competitivo.⁶⁹³

A burguesia brasileira se impôs no aparelho de Estado. Tratada como essencial tanto na interlocução com agentes externos, quanto para a efetivação dos produtos que viabilizavam o complexo agroexportador e para o financiamento deste próprio complexo, especialmente da lavoura, a burguesia brasileira logo ocupou seu espaço como fração dominada do bloco histórico dominante. Ademais, suas funções eram essenciais para a própria montagem do Estado Nacional, dependente que era das rendas alfandegárias, e, ao longo do século XIX, os burgueses souberam sacar deste um sem número de privilégios, isenções, ajudas financeiras, subsídios, além de garantias de juros, tudo dependendo da conjuntura e dos interesses do bloco histórico de poder, composto pelos dominantes proprietários de terras.

Consideramos sua relação com o Estado de forma ativa. Não entendemos, como Almir Chaiban que “[...] o Estado se transformou em proprietário e empresário capitalista, transformando o proletário e o burguês em funcionários públicos de uma monarquia escravista.”.⁶⁹⁴ Ao contrário, concebemos o Estado de forma ampla e consideramos os aparelhos privados construídos pela burguesia como instrumentos de pressão e instâncias formuladoras que incidiam nas decisões no nível da sociedade política. É conhecido e recorrentemente abordado pela historiografia o papel das associações comerciais, a atuação burguesa através delas demonstra uma postura muito mais ativa que um simples funcionário público.

A burguesia brasileira nasce sob a égide do capital mercantil. Os proprietários de capitais no Brasil oitocentista atuavam fortemente na circulação e influíam diretamente na economia escravista. Eles farejavam a maior fonte de lucros na melhor oportunidade comercial conjugada ao controle e exploração de privilégios. Nesse sentido, concordamos com Théo Lobarinhas Piñeiro, a multiplicidade e diversidade de atividades marcam sua atuação. Nas palavras do autor:

Por Negociante, estou entendendo o proprietário de capital que, além da esfera da circulação, atua no abastecimento, no financiamento, investe no tráfico de escravos, o que permite que controle setores chaves da economia, inclusive na produção escravista, face ao papel que desempenha no crédito e no fornecimento de mão-de-obra. Uma de suas características é a multiplicidade e diversidade de suas atividades, o que permite que ele detenha uma posição privilegiada na sociedade brasileira e seja capaz de influir decisivamente tanto nos rumos da economia e na política do

⁶⁹³ FERNANDES, Florestan. *A Revolução Burguesa*. São Paulo: Zahar Editores, 1975, pp. 210-211.

⁶⁹⁴ EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855- 1865*. Petrópolis: Vozes, 1980. p. 140.

país. Atua tanto na atividade comercial, como pode ser encontrado na manufatura, nas casas bancárias, companhias de seguro, bancos, etc.⁶⁹⁵

A burguesia brasileira nasce no processo de integração do Brasil à Divisão Internacional do Trabalho. Seu caráter dependente e umbilicalmente ligado ao imperialismo definiu boa parte dos nuances da história brasileira no século XIX. Embora essencialmente mercantil, suas atividades tem profundas repercussões na esfera da produção. Através do desenvolvimento desta classe social, de raízes amplamente distintas dos proprietários de terras, que o desenvolvimento das tensões capitalistas passou a agir de forma cada vez mais incisiva na formação social brasileira.

Entretanto, por conta da predominância da escravidão e da própria colocação subordinada do Brasil no mercado mundial como fornecedor de matérias-primas, seu caráter é amplamente conservador. Isto é, a burguesia brasileira não é portadora de um ímpeto revolucionário, a ruptura com os proprietários de terra, no século XIX, significaria romper com o *status quo* que garantia seus polpudos lucros e expressivos privilégios. Como lembra Levy:

A burguesia mercantil urbana do Rio de Janeiro estará implicada num processo de dependência da Inglaterra, o qual repousa sobre simples relações de troca, mas cujas raízes se encontram nas relações internacionais de produção. Na formação social brasileira, a burguesia mercantil aparecerá ainda como capaz de se apropriar da maior parcela do produto.⁶⁹⁶

A intervenção imperialista favoreceu a burguesia, além do mais, pressionando o Império a se “modernizar”. O empenho, que já deslindamos anteriormente, imperial em sua *Modernização Conservadora*, especialmente no que concerne à segurança no ambiente de negócios (com a criação de um arcabouço jurídico-político modernizante) foi extremamente benéfico para o desenvolvimento da burguesia nacional.

Entretanto, é forçoso lembrar o alerta de Nelson Werneck Sodré: ao mesmo tempo em que o Imperialismo, especialmente inglês, impulsionava, era parceiro e até financista da burguesia que nascia no Brasil, seus interesses também a limitavam. Quanto mais o esforço imperialista intervinha no desenvolvimento das forças produtivas brasileiras, tanto mais a área de atuação da burguesia nacional se tornava restrita, ao mesmo tempo em que se tornava menos autônoma ainda.⁶⁹⁷

Finalmente, Cezar Honorato nos fornece a leitura mais correta sobre como podemos encarar essa classe no Brasil Império. A burguesia se apresenta no oitocentos como

⁶⁹⁵ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. Op. Cit., pp. 28-29.

⁶⁹⁶ LEVY, Maria Bárbara. Op. Cit., p. 42.

⁶⁹⁷ SODRÉ, Nelson Werneck. Op. Cit., p. 155.

“burguesia em formação” ou, melhor, *burguesia nascente*. Segundo o autor: “O que nos parece novo no período de consolidação do Império é o “fazer-se de uma classe”, a burguesa que se enriquecia não a partir da exploração das relações capitalistas de produção e/ou da efetivação da produção escravista nos mercados internacionais capitalistas.”⁶⁹⁸

O lento e persistente trabalho de dissolução das relações de produção escravistas, mesmo que ainda se utilizasse da escravidão, tecendo alianças com outras classes e se associando ao imperialismo, caracterizaram a Revolução Burguesa no Brasil. Seu nascedouro e as contingências sócio-históricas de seu desenvolvimento condicionaram o caráter da burguesia nacional até os dias de hoje.

Podemos considerar o Comendador Antônio Martins Lage como parte dessa “burguesia em formação”, era ele mesmo um exemplar vivo dos “tipos de transição” que aparecem quando o conflito entre diferentes modos de produção se estabelece em determinada formação social.

A atuação do Comendador nas instituições do Estado Imperial foi, relativamente, comedida. Efetivamente, teve boa votação em todas as eleições primárias que disputou na Freguesia da Lagoa para habilitar-se como votante nas eleições, fazendo parte do colégio eleitoral da Corte desde 1852 até o final da sua vida. Em duas eleições primárias ele conseguiu se destacar pelo número de votos e colocação: em 1861⁶⁹⁹, se habilitou em quarto lugar na Freguesia da Lagoa com 334 votos; em 1878⁷⁰⁰, foi o sexto mais votado nas eleições primárias das Freguesias da Lagoa e Gávea, obtendo 247 votos. Na Lagoa se habilitavam apenas 12 votantes e uma junta dos seis candidatos mais bem votados organizavam as eleições e demais escrutínios na Freguesia.

Se podemos afirmar que sua inserção institucional pela via eleitoral estava restrita à Freguesia da Lagoa, embora fosse algo perene e de repercussões mais amplas, não podemos dizer o mesmo com relação aos seus negócios com o Estado. Nesta matéria, as fortes relações de Antônio Martins Lage como fornecedor do Arsenal de Marinha e do Arsenal de Guerra é comprovação cabal. No Balanço Patrimonial da Casa Comercial Antônio Martins Lage & C. do ano de 1868, o Arsenal de Marinha aparece como seu maior devedor individual, com haveres na monta de 33:128\$857. Não é demais lembrar que àquela altura estava se desenrolando a Guerra do Paraguai.

⁶⁹⁸ HONORATO, Cezar. Op. Cit., p. 37.

⁶⁹⁹ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (06/01/1861).

⁷⁰⁰ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (10/08/1878).

Mesmo assim, essa relação nem sempre foi harmoniosa. Segundo um misterioso registro no livro *Novo e Completo Índice Cronológico da Historia do Brasil*, que reunia uma série de notícias oficiais, o Comendador Antônio Martins Lage estava envolvido numa polêmica de fraude no fornecimento de carvão à Armada.

O Governo Imperial mandou processar Paulo Bernardo da Costa, João Francisco de Matta Rezende, Augusto Magno de Mello e Mattos, Francisco de Pula Telles de Menezes, João Francisco de Macedo Ferrão, Henrique José do Carmo Netto e João José de Moraes Tavares, empregados da marinha, e bem assim Ludgero José Villet e os membros da firma Antônio Martins Lage & Filho, por implicados na fraude de carvão de pedra fornecido à armada.⁷⁰¹

Infelizmente não conseguimos identificar nos arquivos judiciais nenhum processo referente à essa acusação, embora nos pareça digna de citação pela gravidade do caso.

Por mais que fosse fornecedor ativo do Estado Imperial, também era cliente de alguns dos serviços particulares oferecidos por repartições públicas. Como se lê na seção do Ministério da Marinha no Diário do Rio de Janeiro, os Lage deviam ao mesmo por serviços de reparação naval prestados nas oficinas da Ilha das Cobras: "Deve ser cobrada pelo juiz dos feitos a quantia de 1:153\$000, proveniente de serviços prestados pelas cabreas flutuantes e imperial à barca Favorita e patacho Caramuru, pertencentes a Antônio Martins Lage & C., nos meses de dezembro a janeiro."⁷⁰²

Os episódios mais marcantes da relação do Comendador Antônio Martins Lage com o Estado Imperial envolvem a Ilha das Enxadas. Os já citados aforamentos, herdados de seu pai, e alfandegamentos como entreposto, conseguido mediante grandes obras na década de 1860, seriam o suficiente para demonstrarmos tal importância. Entretanto, o que se seguiu à segunda falência dos Lage e, conseqüente, entrega da Ilha das Enxadas ao Banco do Brasil é absolutamente revelador.

Apesar de ter entregue, desde 1870, a Ilha das Enxadas ao Banco do Brasil como parte da quitação de seus débitos na concordata, as fontes, tais como o Almanak Laemmert e o Jornal do Comércio, persistiram em apontar o Comendador Antônio Martins Lage como possuidor da mesma ilha até o ano de 1882! Espantados e confusos com tal informação, tivemos de recorrer ao destino da real do uso produtivo da ilha após a falência da Antônio Martins Lage & C.

O que constatamos é que a família Lage e o Banco do Brasil conseguiram uma operação triangulada com o Estado Imperial, na qual este quitava a maior parte dos débitos dos Lage junto ao banco mediante a entrega da ilha com suas benfeitorias. Em suma, o Estado

⁷⁰¹ NOVO E COMPLETO ÍNDICE CRONOLÓGICO DA HISTORIA DO BRASIL. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 21/01/1879, p. 74.

⁷⁰² DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (14/06/1877).

comprou o maior ativo dos Lage através do pagamento ao seu maior credor, o Banco do Brasil, em títulos do Tesouro no expressivo valor de 1:450:000\$000. Com isso, o Estado Imperial salvava a sua pele e acelerava o processo de concordata que ainda corria.

O leitor há de lembrar que já vimos a legislação imperial e a definição legal, segundo as Leis de Terras de Marinha⁷⁰³, do estatuto das ilhas: todas elas são de absoluta propriedade da *res estati*, ou seja, o que o Estado estava se dispondo a adquirir eram as benfeitorias, objetos e semoventes nela contidas, não a ilha em si!

Segundo se lê na *Escritura de Quitação e Distrato de Hipoteca* registrada no Terceiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro, no dia 02 de junho de 1870:

Hipoteca da Ilha das Enxadas com as Benfeitorias na mesma que fazem Antônio Martins Lage, Camillo Martins Lage e Dina Isabel Labourdonnay Lage e o Banco do Brasil à Fazenda Nacional

Rio de Janeiro, 02 de junho de 1870 [...]

Sem assim os saveiros, guindastes e mais utensílios empregados na carga, descarga dos navios, tudo na forma da clausula segunda do ajuste celebrado pelo Banco com o dito Ministério, ficando, porém, excluídos desta venda pelo preço de 1.450:000\$000, que a vista do trabalho desta escritura, compreende [ilegível] transcrito, será pago ao Banco do Brasil que esta [ilegível] hipoteca que tinha na mesma ilha, a dá-lhes a quitação da dita quantia por conta da dívida deles outorgantes e que [ilegível] hipoteca [ilegível] em apólices da Dívida Pública de um conto de réis cada uma e juros de dois por cento ao ano [ilegível].

Pelo procurador do Banco do Brasil foi dito que recebendo este por conta da dívida dos outorgantes e seus juros está satisfeita as condições do acordo.⁷⁰⁴

O que nos salta aos olhos, à primeira mirada, é o fato dos Lage terem conseguido um favor a mais neste acordo. Diferente do que propuseram quando da negociação de sua falência, a entrega da ilha excluía as máquinas, equipamentos, escravos e embarcações! Estes bens e objetos permaneceriam de propriedade dos Lage para a montagem de um novo complexo, possivelmente na Ilha do Vianna.

Muito mais impressionante do que esse grande acordo foi o que se seguiu: o Estado Imperial arrendou e deu novo aforamento da Ilha das Enxadas à Antônio Martins Lage & Filho!

A conclusão é de deixar perplexo até o mais experiente dos pesquisadores, além de desembaraçar o Comendador Antônio Martins Lage das suas mais pesadas e custosas dívidas, a relação dele com o aparato estatal garantiu que nada mudasse: os Lage continuaram explorando a sua principal unidade de produção, a Ilha das Enxadas, durante mais uma década! O acordo fechado com o governo estabelecia o pagamento de uma renda anual de

⁷⁰³ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (4105, 22/092/1868).

⁷⁰⁴ BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Terceiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Quitação e Distrato de Hipoteca. Livro 260, Folha 77, Localizador 010.28-79 (06/06/1870). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1870.

45:000\$000 ao Estado. Ou seja, eles trocaram o pagamento de juros na ordem das centenas de contos de réis anuais, por um pagamento de rendas na ordem das dezenas de contos anuais. Um grande negócio, fruto da resolução política de um imbróglio financeiro.

Por conta disso, a atividade construtora na Ilha das Enxadas foi reduzida, como se vê no **Gráfico 63**. Agora, a montagem da infraestrutura de serviços portuários e da navegação deveria ser prioritariamente na Ilha do Vianna.

Todas essas informações nós conseguimos através das *Consultas à Seção de Fazenda do Conselho de Estado*, conforme registro na resolução número 1438 de 26 de fevereiro de 1887.⁷⁰⁵ A questão sobre a Ilha das Enxadas chegou ao Conselho de Estado Pleno aproximadamente seis anos após a sua desocupação, voluntária, pela família Lage. Eles recorriam à Seção de Fazenda relativamente aos aluguéis cobrados pelo tempo em que tiveram arrendada a Ilha das Enxadas.

O caso era simples, a Lage Irmãos, firma sucessora da Antônio Martins Lage & Filho, foi intimada a pagar 31:166\$666 pelo arrendamento de três armazéns entre 01/06/1881 até 28/06/1883, na razão de 15:000\$000 anuais, correspondentes a um terço do arrendamento total da Ilha. Basicamente havia uma disputa sobre quando os Lage deixaram efetivamente a ilha. A argumentação dos sucessores do comendador é que eles haviam desocupado toda a ilha, com exceção dos três armazéns entrepostos, antes mesmo do fim legal do arrendamento. Os Lage declaravam que em 11/05/1881 desocuparam a Ilha das Enxadas, cujo prazo do arrendamento findava em 15/08/1881, mas excetuando ainda os três armazéns que eram entrepostos e deveriam pagar aluguel proporcional.

Apenas em 31/01/1883 declararam ter desocupado os últimos três armazéns. Contudo, em 17/03/1883, o Ministério da Marinha declarou ao Ministério da Fazenda que os armazéns ainda não estavam de fato desocupados. Dois meses após, o mesmo ministério declarou a real desocupação dos armazéns, entretanto algumas embarcações inutilizadas e de propriedade dos Lage ainda estavam na praia. Apenas em 28/06/1883, o Ministério da Marinha deu baixa no caso e comunicou que os recorrentes abriram mão dos materiais abandonados.

Segundo se lê no Relatório da supracitada Seção de Fazenda, assim deduziu o Ministério da Marinha:

Não tendo sido estipulado o aluguel dos armazéns que os recorrentes continuaram a ocupar depois de terminado o arrendamento da ilha e da sua entrega, a 3 contadoria

⁷⁰⁵ BRASIL. Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado (1886-1888). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

do Tesouro calculou em 15:000\$000 anuais, correspondendo à terça parte da quantia de 45:000\$000 pela qual esteve arrendada a ilha.⁷⁰⁶

A Seção de Fazenda mandou consultar o engenheiro da Alfândega, Adolfo Del Vecchio, sobre a verdade e sobre os cálculos que deveriam ser feitos para o correto pagamento das rendas. Segundo se lê no documento:

A informação deste engenheiro foi que, se os arrendatários não ocuparam todo o terreno além do abrangido pelos entrepostos em questão, avaliava o seu arrendamento na quantia de 6:428\$571; no caso, porém, de ocuparem ainda a parte proporcional a 3800 metros quadrados, como a soma dessas duas parcelas representa uma área de 6382 metros quadrados proximoamente igual a um terço da área total, avaliava o arrendamento de 15:000\$000.⁷⁰⁷

Os Lage recorreram da decisão apresentando uma informação do Diretor das Obras Militares e Civis do Arsenal de Marinha na qual se declarava que os armazéns ainda ocupados estavam em relação aos outros edifícios da ilha na razão de 1/5 da sua área construída. Eram os armazéns de entreposto, especializados na guarda do carvão, portanto eram os maiores de todo o complexo. Segundo este cálculo, os recorrentes só deveriam pagar o aluguel de 9:000\$000 anuais e as datas a serem consideradas para determinar a renda deveriam ser 01/06/1881 e 28/06/1883. Assim contextualizavam os Lage:

[...] sem a mínima consideração com os incômodos e prejuízos que os recorrentes naturalmente sofreram pela necessidade de abandonar a ilha, deixando de renovar o seu arrendamento para fazer novas construções da Ilha do Vianna, para onde tiveram de transferir os seus depósitos, o que não puderam fazer tão prontamente como exigiam os seus interesses, motivando isto a ocupação dos três armazéns cujo aluguel a fazenda hoje cobra tomando por base o cálculo que lhe é mais favorável.⁷⁰⁸

O documento deixa claro algo que pressupomos anteriormente: os anos de arrendamento da Ilha das Enxadas, junto ao governo imperial, foram o tempo necessário para a montagem de uma nova unidade produtiva portuária correspondente ao porte e variedade das atividades que os Lage realizavam, agora na Ilha do Vianna. A maioria da Seção de Fazenda do Conselho de Estado decidiu, finalmente, por cobrar a renda de 9:000\$000 anuais conforme pleiteado pelos recorrentes.

⁷⁰⁶ BRASIL. Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado (1886-1888). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, pp. 111-112.

⁷⁰⁷ Ibidem, pp. 112-113.

⁷⁰⁸ Ibidem, p. 113.

CONCLUSÃO

Não existe navio sem porto de destino e não existe porto sem a movimentação de embarcações. A relação entre essas duas atividades econômicas, suas repercussões sociais e políticas, o mundo do trabalho que ambas suscitam e as redes que ela possibilita sofreram mutações notáveis durante, pelo menos, a metade do oitocentos no Atlântico.

Uma grande comprovação disto é a trajetória da família Lage, de “simples proprietários de armazém” à donos da segunda maior empresa de navegação nacional, a Companhia Nacional de Navegação Costeira. O longo caminho da família entre o capital comercial e o capital industrial foi marcado, de forma indelével, pela atuação do Comendador Antônio Martins Lage. Participando dos negócios na Praça do Rio de Janeiro durante quase cinquenta anos, o herdeiro do primeiro Antônio Martins Lage, esteve a frente da empresa da família por pelo menos vinte e cinco anos, construindo uma verdadeira fortaleza produtiva.

Sua história se verifica como parte típica da estrutura brasileira no século XIX tanto pelo escravismo, quanto pela pulsão modernizadora de seus negócios. Assim como, podemos percebê-la como parte da conjuntura internacional demonstrando suas relações com os capitais imperialistas e como um verdadeiro agente facilitador da inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho.

Por conta dessas características, nos vemos na imperiosa necessidade de perceber um processo mais global que encadeava mudanças qualitativas no capitalismo europeu, agora em mundialização; desenvolvimento das forças produtivas na navegação, especialmente a transatlântica; o processo de adaptação, mudança e transformação nas operações portuárias em várias dimensões e ao longo do atlântico; e as especificidades da formação social brasileira nesse processo, se inserindo no mercado mundial de forma subordinada, o que perpetrou mutações históricas inclusivas no seu tecido social e funcionamento econômico.

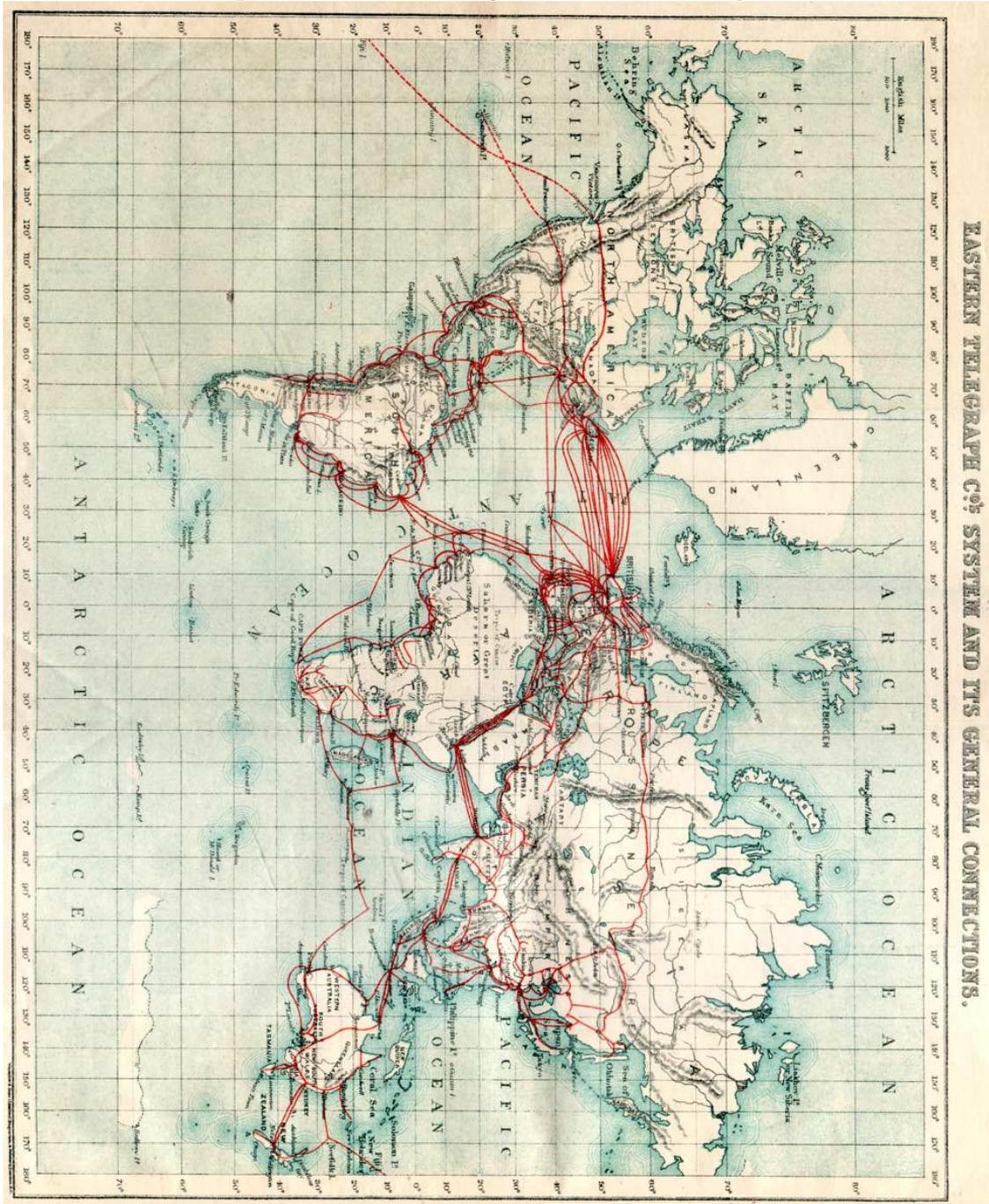
O desenvolvimento das forças produtivas nos mares serviu como correia de transmissão das mudanças nas forças produtivas portuárias, fazendo com que elas se adaptassem ou transformassem por completo. Mesmo quando a operação portuária estava inserida em formações sociais regidas por relações de produção outras. Procuramos demonstrar, nesta dissertação, do geral ao particular, que ao longo do século XIX a relação Porto X Navio se intensificou no sentido do acirramento de suas contradições, exatamente no momento em que a demanda era que fossem cada vez mais complementares.

ANEXOS

Anexo 1: Fotografia de Lewis Hine – Operário Fabril nos Estados Unidos (1920)

Fonte: HINE, Lewis. Foto de Operário Fabril nos Estados Unidos (1920). Nova Iorque. Disponível em: <<http://contentdm.ad.umbc.edu/cdm/search/collection/hinecoll>>. Acesso em 04 de julho de 2016.

Anexo 2: Mapa Mundial com Traçado dos Cabos Telegráficos (1901)



Fonte: THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY. EASTERN TELEGRAPH C. System and its General Connections (1901). Nova Iorque. Disponível em: <<http://digitalcollections.nysl.org/>>. Acesso em 04 de julho de 2016.

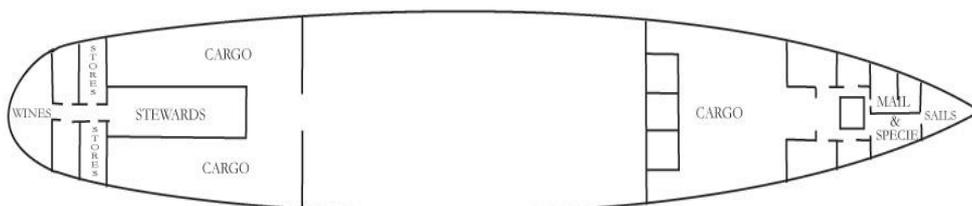
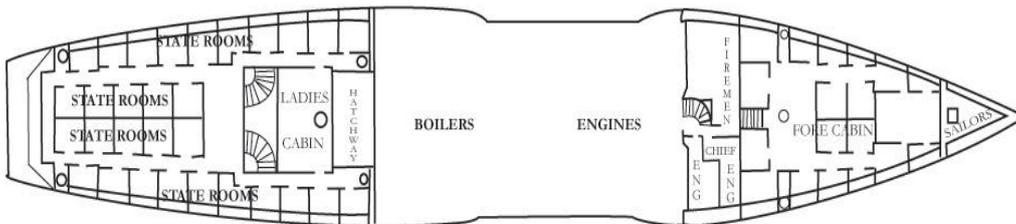
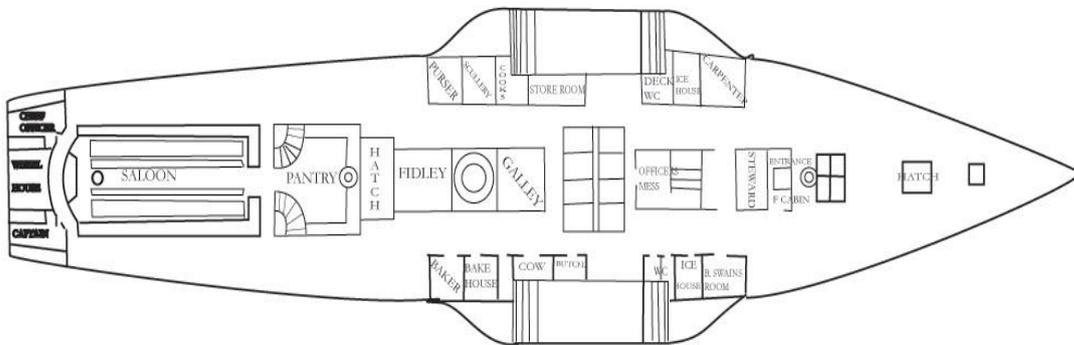
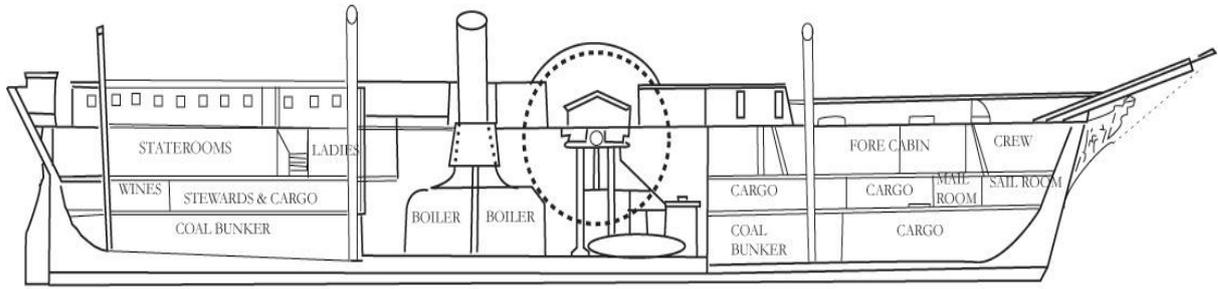
Anexo 3: Maiores Companhias de Navegação a Vapor Transoceânica

NOME DA COMPANHIA	BANDEIRA	ANO DE FUNDAÇÃO	NÚMERO DE EMBARCAÇÕES		TONELAGEM	
			1891	1901	1891	1901
Maclay & Macintyre	Britânica	1831	19	51	26.928	126.917
Messageries Maritimes	Francesa	1835	63	62	202.801	246.277
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company	Britânica	1836	49	58	199.911	313.343
Austrian Lloyd	Austríaca	1836	76	68	124.435	169.436
Wilson Sons	Brasileira/Britânica	1837	73	89	132.889	189.818
Pacific Steam Navigation C.	Britânica	1838	36	42	97.793	138.754
Cunard Line	Britânica	1840	22	26	85.104	126.332
Royal Mail Steam Packet	Britânica	1841	25	28	73.384	88.205
White Star Line	Britânica	1845	16	25	84.902	212.403
Lamport & Holt	Britânica	1845	54	47	106.648	149.712
Hamburg-America Line	Alemã	1847	42	202	126.795	541.085
Ocean S.S.	Britânica	1852	44	41	109.000	165.143
Elder, Dempster & C.	Britânica	1852	48	120	55.256	382.560
Harrison Line of Liverpool	Britânica	1853	27	31	61.643	146.625
Allan Line	Britânica	1854	31	36	106.346	152.367
Bucknall Line	Britânica	1854	-	23	-	83.207
British India S. N.	Britânica	1856	100	120	234.654	378.770
Anchor Line	Britânica	1856	44	41	127.065	132.540
Norddeutscher Lloyd	Alemã	1857	70	111	198.723	454.936
Compagnie Generale Transatlantique	Francesa	1861	66	59	174.600	183.343
National S.S. C.	Britânica	1863	12	3	53.522	18.464
Booth Line	Britânica	1866	10	27	13.951	64.456
Dominion and British & North Atlantic C.	Britânica	1870	8	13	28.696	105.430
Hamburg South American Line	Alemã	1871	26	32	56.938	125.597

Holland-American Line	Holandesa	1871	11	9	37.891	55.413
American Line and Red Star Line	Estado Unidense	1872	-	25	-	167.105
Kosmos Line	Alemã	1872	15	29	32.963	110.251
Chargeurs Reunis	Francesa	1872	30	26	70.173	81.149
Johnston Line of Liverpool	Britânica	1872	22	24	58.621	100.460
Leyland Line	Britânica	1873	23	55	60.511	242.781
Ropner & C.	Britânica	1874	34	36	62.717	100.426
Clan Line	Britânica	1877	29	46	76.300	164.487
Volunteer Fleet	Russa	1878	8	16	23.845	80.424
Westoll Line	Britânica	1880	31	38	48.298	88.306
Atlantic Transport C.	Britânica	1881	6	17	18.111	123.593
Navigazione Generale Italiana	Italiana	1881	106	102	164.052	205.104
Hansa Line	Alemã	1881	26	57	50.413	157.037
Compañia Transatlantica	Espanhola	1881	36	23	101.214	88.453
Prince Line	Britânica	1882	32	33	59.221	79.001
Canadian Pacific Railway	Britânica	1884	7	12	24.373	38.039
Nippon Yusen Kaisha	Japonesa	1885	52	69	42.058	218.361
Furness, Withy & C.	Britânica	1890	20	12	44.528	40.994
Union-Castle C.	Britânica	1900	-	41	-	222.613

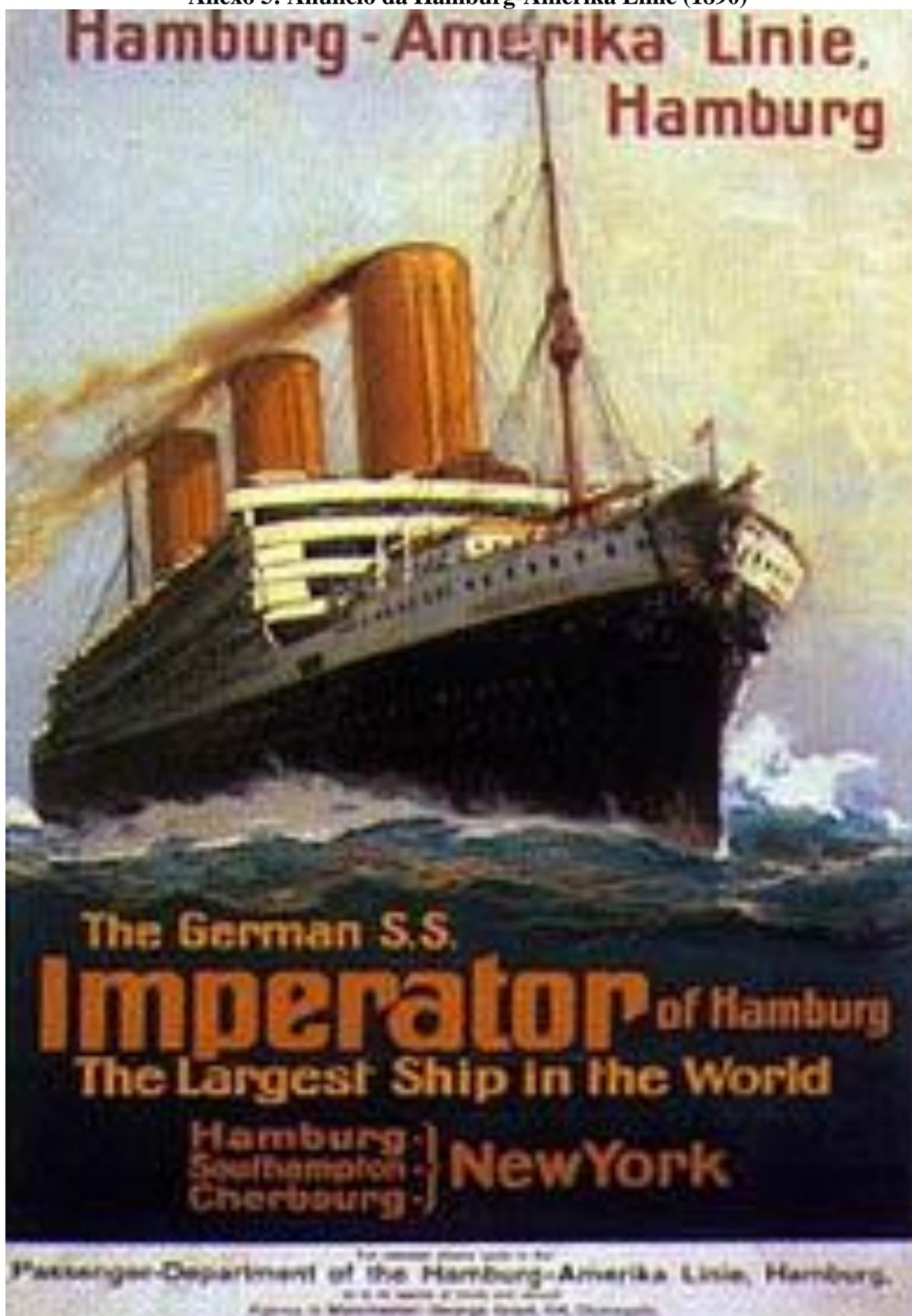
Fonte: JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.

Anexo 4: Planta do Vapor Britannia (1840)

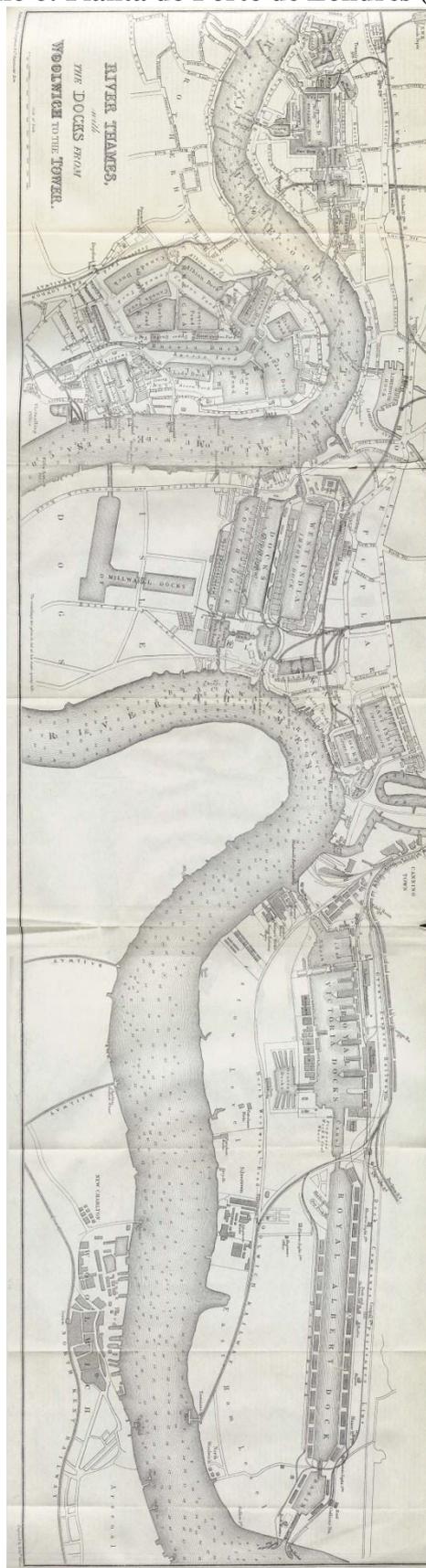


Fonte: BOWEN, Frank. A Century of Atlantic Travel: 1830-1930. Boston: Little, Brown & C., 1930, pp 38-42.

Anexo 5: Anúncio da Hamburg-América Linie (1890)



Fonte: THE SHIP LIST. Hamburg-América Linie (1890). Disponível em: < <http://www.theshipsl.com/>>. Acesso em 07 de janeiro de 2017.

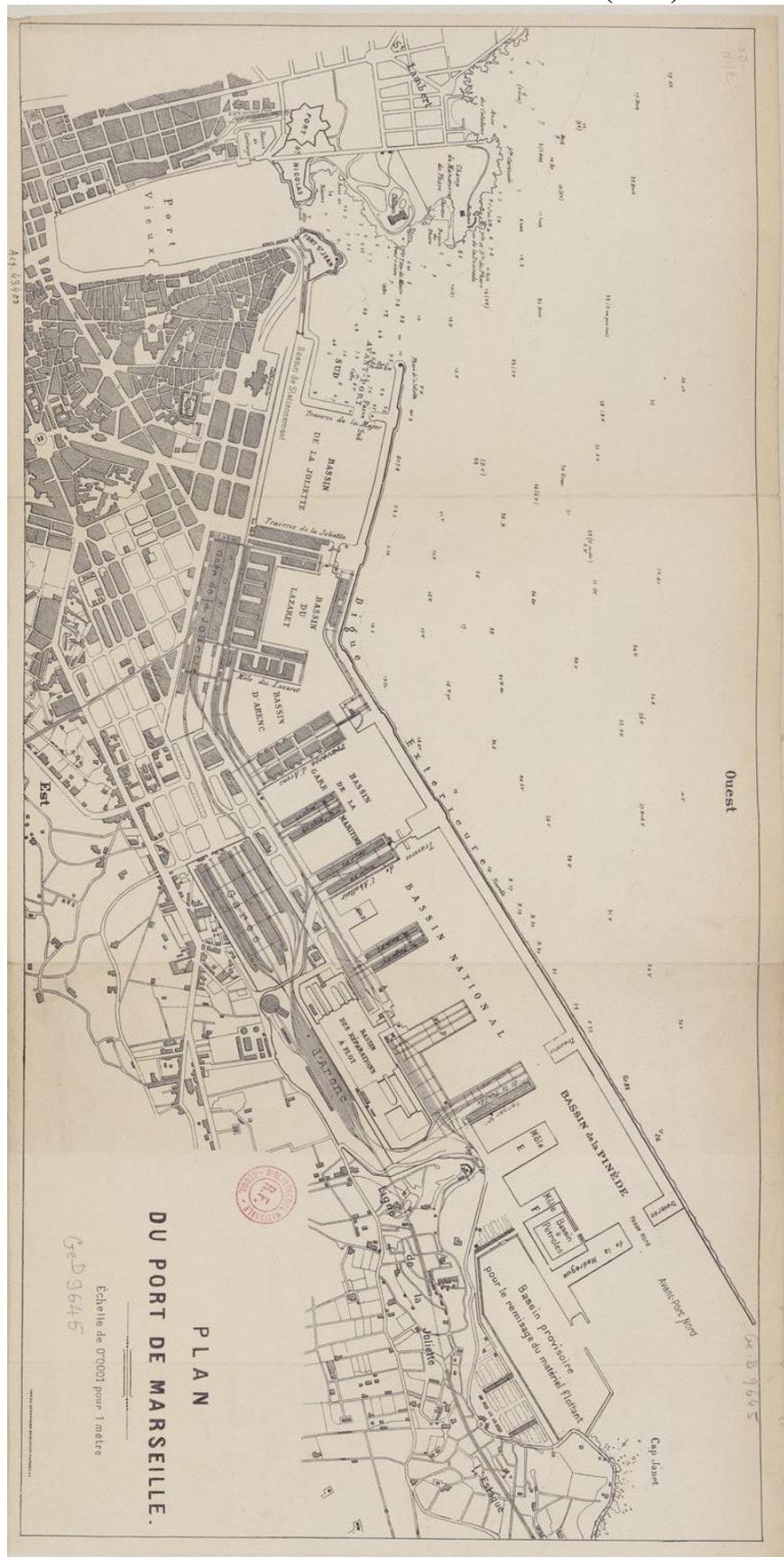
Anexo 6: Planta do Porto de Londres (1880)

Fonte: M'CULLOCH, John Ramsay. A Dictionary Practical, Theoretical, and Historical of Commerce and Commercial Navigation. London: Longmans, Green and Co., 1880. (Imagem em melhor resolução extraída do Wikipédia)

Anexo 8: Fotografia de Lewis Hine – Estivadores em Nova Iorque (1912)

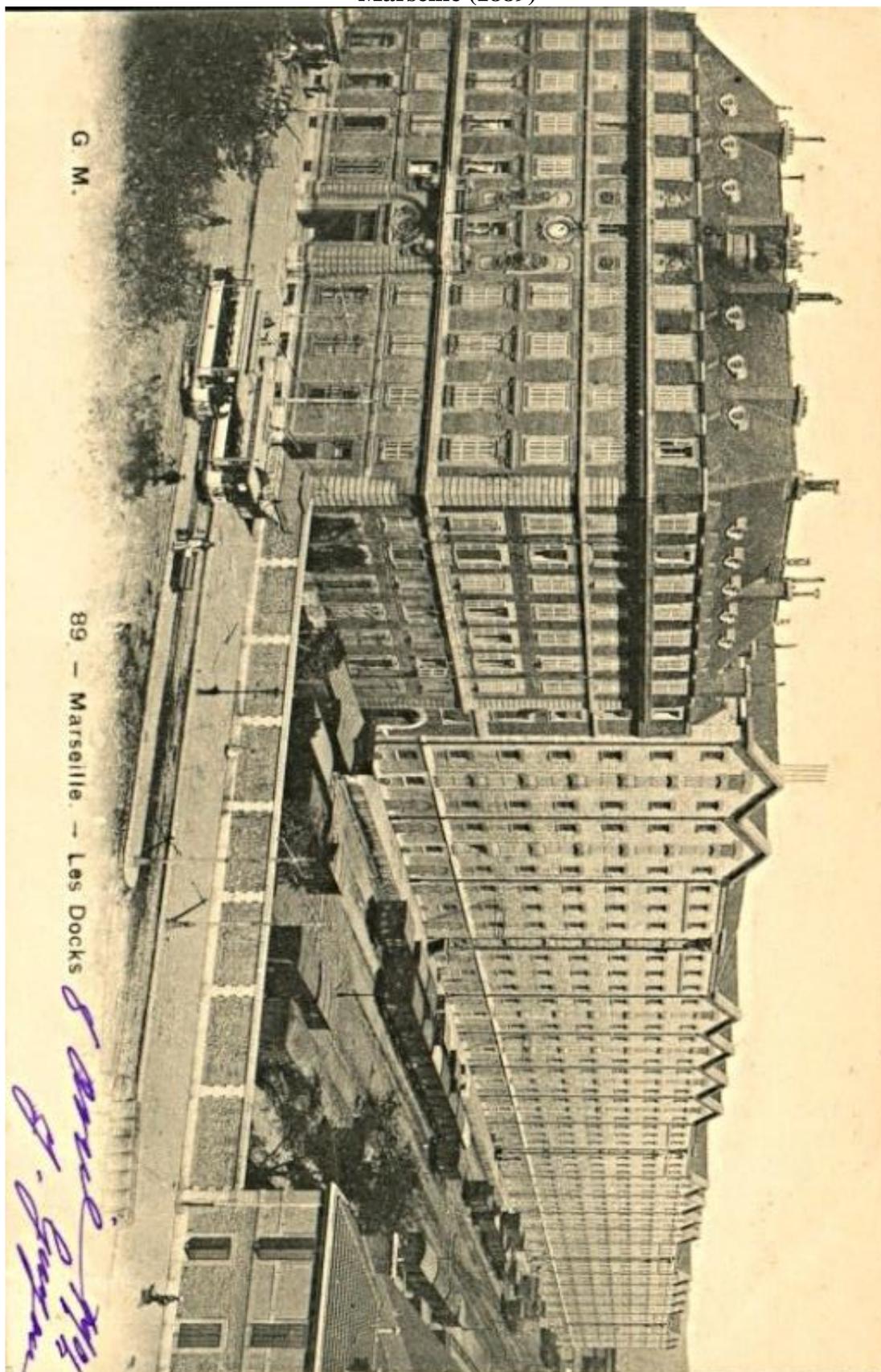
Fonte: HINE, Lewis. Foto de Estivadores no Porto de Nova Iorque (1912). Nova Iorque. Disponível em: <<http://contentdm.ad.umbc.edu/cdm/search/collection/hinecoll>>. Acesso em 04 de julho de 2016.

Anexo 9: Planta do Porto de Marselha (1910)



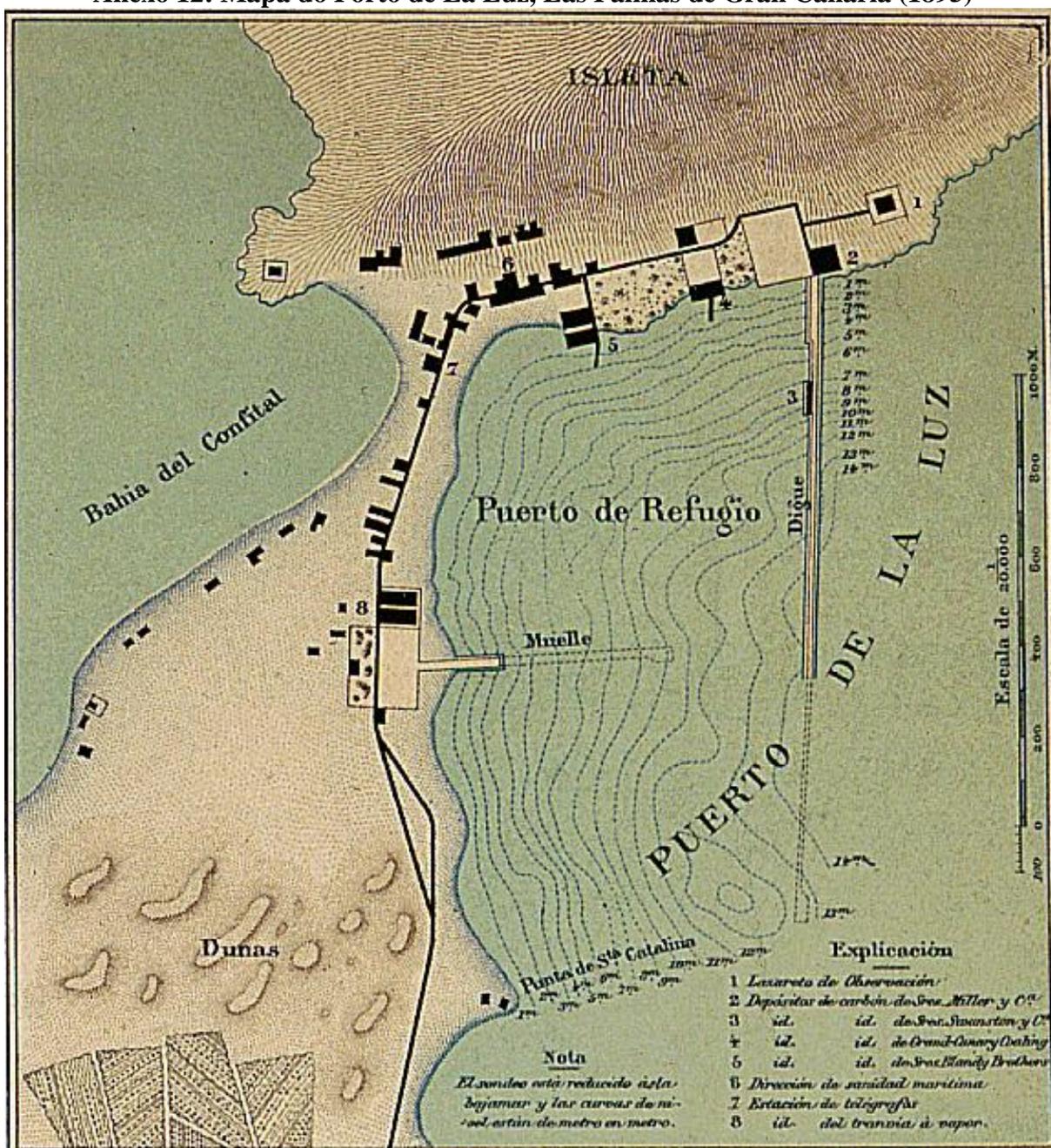
Fonte: BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE. PLAN DU PORT DE MARSEILLE. Marselha: Le Sémaphore de Marseille, 1910. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/>>. Acesso em 08 de outubro de 2016.

Anexo 10: Foto do Prédio e Armazéns da Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille (1889)



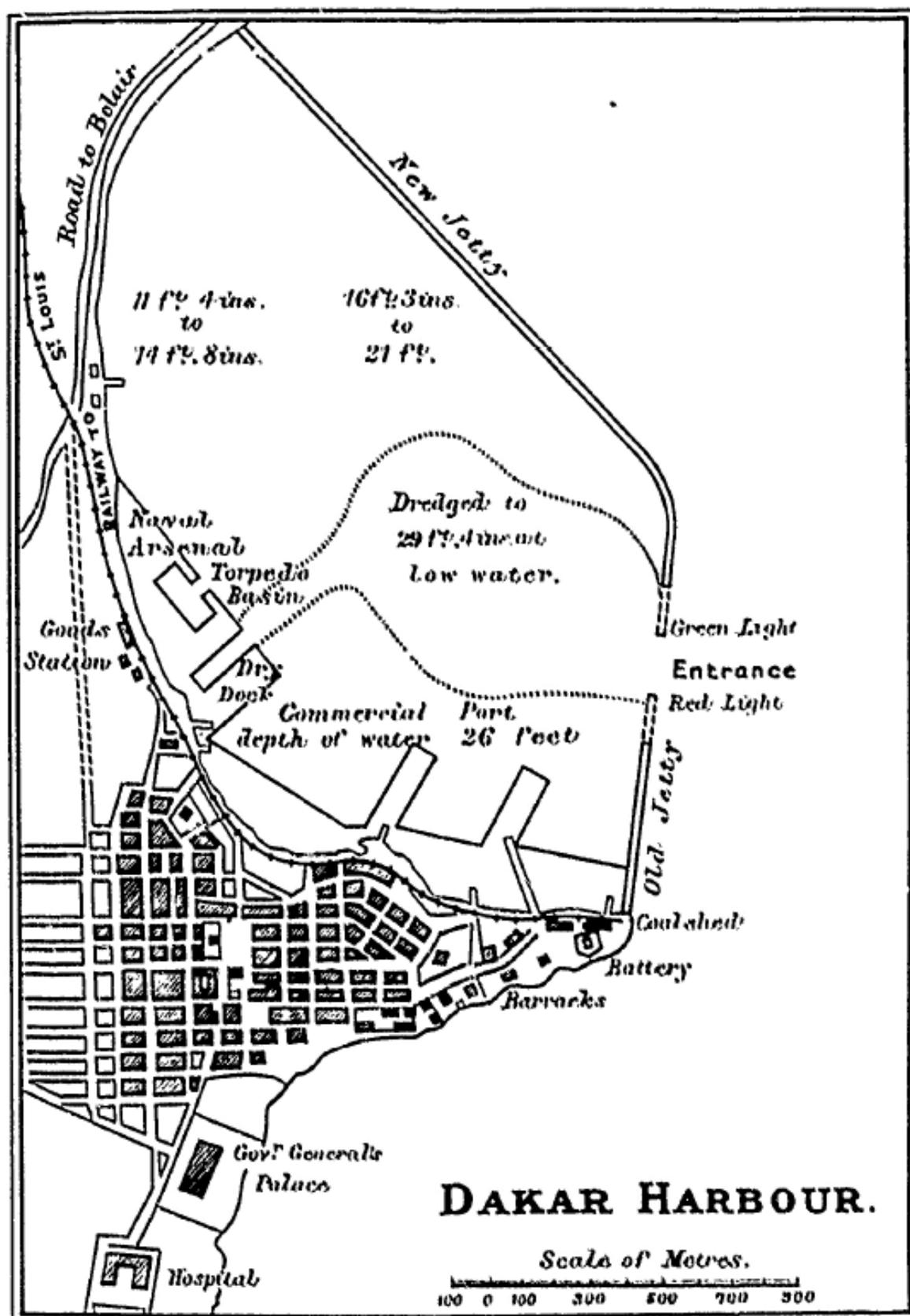
Fonte: BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE. FOTO DO PRÉDIO E ARMAZÉNS NO PORTO DE MARSELHA (1889). Paris. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/>>. Acesso em 08 de outubro de 2016.

Anexo 12: Mapa do Porto de La Luz, Las Palmas de Gran Canaria (1895)



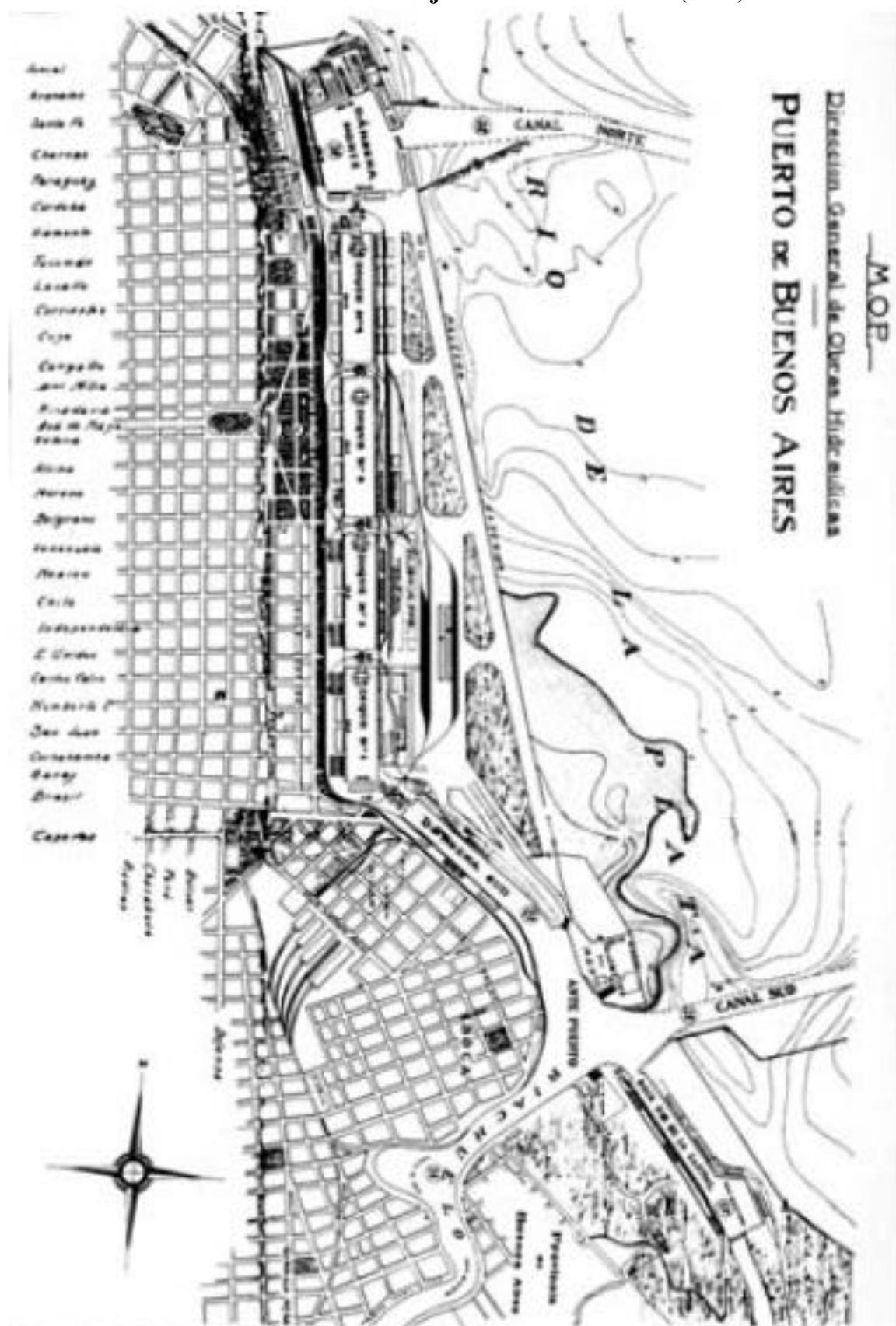
Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA. MAPA DE LA ISLA DE GRAN CANARIA: Con Expresión de Las Carreteras, Puertos, Faros y Lazaretos. Las Palmas: Paris Imp., 1895. Disponível em: <<http://www.bne.es/>>. Acesso em 19 de outubro de 2016.

Anexo 13: Planta do Porto de Dakar (1906)



Fonte: HIDALGO, Daniel Castillo. Dakar, um Porto a Serviço do Império: Infraestruturas, Instituições e Administração Portuária na África Ocidental (1857-1939). Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica. Rio de Janeiro, vol. 6, no.1, janeiro-abril, 2014, p. 89.

Anexo 14: Planta do Projeto de Puerto Madero (1887)



Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL MARIANO MORENO. PUERTOS DE BUENOS AIRES. Directoria General de las Obras Hidraulicas (1887). Buenos Aires. Disponível em: <<http://www.bn.gov.ar/biblioteca-digital-del-patrimonio-iberoamericano>>. Acesso em 22 de outubro de 2016.

**Anexo 15: Pequena Demonstração Legislativa do Arcabouço Jurídico-Político
Modernizante do Império**

LEGISLAÇÃO	EPÍTETO	OBJETO
Lei 28/08/1830	Lei de Privilégios Industriais	Concede privilegio ao que descobrir, inventar ou melhorar uma industria util e um premio que introduzir uma industria estrangeira, e regula sua concessão;
Lei 16/12/1830	Código Criminal	Código Criminal Do Imperio Do Brazil;
Decreto 101 - 31/10/1835	Incentivo às Estradas de Ferro	Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem;
Lei 234 - 23/11/1841	Conselho de Estado	Haverá um Conselho de Estado, composto de doze Membros Ordinarios, além dos Ministros de Estado, que ainda o não sendo, terão assento nelle;
Decreto 376 - 12/08/1844	Tarifa Alves Branco	Manda executar o Regulamento e Tarifa para as Alfandegas do Imperio
Lei 556 - 25/06/1850	Código Comercial	Código Comercial do Imperio do Brazil;
Lei 581 - 04/09/1850	Lei Eusébio de Queiroz	Estabelece medidas para a repressão do trafico de africanos neste Imperio;
Lei 601 - 18/09/1850	Lei de Terras	Dispõe sobre as terras devolutas do Império;
Decreto 738 - 25/11/1850	Tribunal do Comércio & Falências	Dá o Regulamento aos Tribunaes do Commercio, e para o processo das quebras;
Lei 1083 - 22/08/1860	Lei dos Entraves	Contendo providencias sobre os Bancos de emissão, meio circulante e diversas Companhias e Sociedades;
Decreto 2647 - 19/09/1860	Regulamento das Alfândegas	Manda executar o Regulamento das Alfandegas e Mesas de Rendas;
Lei 1237 - 24/09/1864	Lei de Hipotecas	Reforma a Legislação Hypothecaria, e estabelece as bases das sociedades de credito real;
Decreto 4105 - 22/02/1868	Lei de Terras de Marinha	Regula a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos accrescidos natural ou artificialmente;
Decreto 1746 - 13/10/1869	Lei de Docas	Autorisa o Governo a contractar a construcção, nos differentes portos do Imperio, de dócas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação;
Lei 2040 - 28/09/1871	Lei do Ventre Livre	Declara de condição livre os filhos de mulher escrava que nascerem desde a data desta lei, libertos os escravos da Nação e outros, e providencia sobre a criação e

		tratamento daquelles filhos menores e sobre a libertação anual de escravos;
Decreto 5361 - 28/02/1874	Lei de Garantia de Juros	Regulamento a Garantia de Juros para estradas de ferro nacionaes;
Lei 3150 - 31/12/1882	Nova Lei de Sociedades Anônimas	Regula o estabelecimento de companhias e sociedades anonymas;
Lei 3353 - 13/05/1888	Lei Áurea	Declara extinta a escravidão no Brasil.

Fonte: BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

Anexo 16: Parte da Legislação Sobre a Navegação Brasileira

LEGISLAÇÃO	OBJETO
Decisão 24 - 29/07/1816	Proíbe embarcações estrangeiras de comercializar produtos nacionais adquiridos em portos brasileiros;
Decreto 60 - 08/10/1833	Autoriza a Governo a contractar com quaesquer companhias, nacionaes ou estrangeiras o exclusivo da navegação por barco de vapor nos rios e bahias do Imperio;
Decreto de 22/04/1836	Approvando o contracto celebrado na mesma data com João Tarrand Thomaz para o estabelecimento de Paquetes de vapor, entre esta Côrte e os principaes portos do Imperio ao Norte;
Decreto de 02/05/1836	Prorogando por um anno o prazo concedido á Companhia Nictherohy para o estabelecimento regular e periodico da navegação por vapor nas costas e bahia da Côrte e da Provincia do Rio de Janeiro, e marca o numero de viagens que os vapores deverão dar em cada uma das tres secções da navegação;
Decreto de 22/06/1836	Art. 307. Os generos e mercadorias de producção, e manufactura nacional, e as estrangeiras que já tenham sido despachadas para consumo em alguma das Alfandegas do Imperio, só poderão ser importadas de uns em outros portos delle em barcos brasileiros;
Decreto 591 - 13/09/1850	Autorisa o Governo a isentar dos direitos de ancoragem, e de outro qualquer direito de porto, que se haja de estabelecer, os Paquetes de vapor que fizerem o serviço da correspondencia entre o Brasil e a Gram Bretanha;
Decreto 632 - 18/09/1851	Autorisa o Governo a promover a organização de Companhias que emprehendam a navegação por vapor em barcos proprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas tambem para conducção de mercadorias;
Decreto 2584 - 30/04/1860	Approva as Estatutos da Companhia de navegação por vapor Macahé e Campos;
Decreto 3631 - 27/03/1866	Permitte ás embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o ultimo de Dezembro de 1867;
Decreto 4536 - 07/06/1870	Approva o contracto celebrado com Estevão Busk & Comp., representantes da companhia Liverpool, Brasil and River Plate Steam Navigation para o serviço da navegação a vapor do Rio de Janeiro a Montevidéo.
Decreto 5585 - 11/03/1874	Regulamento concernente á marinha mercante nacional, á industria da construcção naval e ao commercio de cabotagem;
Decreto 123 - 11/11/1892	Regula a navegação de cabotagem. Art. 1º A navegação de cabotagem só póde ser feita por navios nacionaes.

Fonte: BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

ANEXO 18: Litografia da Entrada do Rio de Janeiro e Embarcações a Vela e a Remos (1861)



Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Iconografia. Panorama do Rio de Janeiro (1861). Rio de Janeiro. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/iconografia>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 19: Legislação Reunida de Terras de Marinha do Império do Brasil

INSTRUMENTO LEGISLATIVO OU EXECUTIVO	OBJETO
Abertura para os Agentes Particulares	
Decreto 21/01/1809	Manda aforar os terrenos das praias da Gamboa e Saco de Alferes próprios para armazéns e trapiches.
Ordenamento Técnico das Terras de Marinha, suas Obras e Aterros	
Lei de 29/08/1828	Estabelece regras para a construção das obras públicas, que tiverem por objeto a navegação de rios, abertura de canais, edificação de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos;
Aviso Régio de 18/11/1818	Aviso que 15 braças da linha d'água do mar, e pela sua borda, são conservadas para servidão pública; e tudo o que toca a água do mar e acresce sobre ela é da nação;
Aviso Régio de 29/04/1826	Aviso que deve limitar a obra que se acha construindo naquele sítio à distância de 15 braças do bater do mar em marés vivas, de forma que fique desembaraçado o terreno intermediário, que compreende o que se chama propriamente marinha;
Instrução 348 de 14/11/1832	Hão de considerar-se terrenos de marinha os que, banhados pelas águas do mar ou dos rios navegáveis, vão até a distância de 15 braças craveiras para a parte da terra, contadas desde os pontos a que chega o preamar médio;
Portaria do Ministério da Fazenda 27/01/1862	Só serão autorizados aterros sobre o mar – os chamados terrenos artificiais – pelo Ministério, após a anuência da respectiva Câmara Municipal e da Capitania dos Portos.
Reconhecimento e Expansão dos Privilégios	
Lei 66 de 12/10/1833	Todo o arrendamento de prédios nacionais será feito por qualquer prazo até o de nove anos. O aforamento, porém, de chãos encravados, ou adjacentes ás povoações, que sirvam para edificação, será perpetuo, como é o dos terrenos de marinha;
Circular do Ministério da Fazenda de 20/08/1835	Não só os que aí tiverem estabelecimentos de trapiches, armazéns e outros semelhantes precisados de pouco embarque e desembarque; mas também os que dos terrenos de marinha se acharem de posse pacífica na sobredita suposição de lhes pertencerem a fazerem parte de suas fazendas, chácaras, sítios ou quaisquer outras propriedades, uma vez que eles se sujeitem ao pagamento do foro que lhes for arbitrado, e requeiram os títulos de aforamento no prazo razoável que lhes for assignado e notificado por Editais;
Aviso do Ministério da Fazenda de 31/05/1851	Os Proprietários dos Terrenos de Marinha tem preferência aos que estão no gozo do domínio útil, mesmo sendo eles arrendatários dos ditos terrenos;
Circular do Ministério da Fazenda de 29/11/1860	Manda utilizar nos títulos de aforamento a expressão “domínio útil”, não “domínio de posse” e “usufruto”;
Lei Orçamentária 1507 de 26/09/1867	Fica reservada para a servidão publica nas margens dos rios navegáveis e de que se fazem os navegáveis, fora do

	alcance das marés, salvas as concessões legítimas feitas até a data da publicação da presente lei, a zona de sete braças contadas do ponto médio das enchentes ordinárias para o interior, e o Governo autorizado para concedê-la em lotes razoáveis na forma das disposições sobre os terrenos de marinha.
Aforamentos: Prerrogativas, Regulação & Fiscalização Institucional	
Decreto de 13/07/1820	Declara da competência da Repartição da Marinha a concessão e a todos os portos de qualquer porção do praia;
Lei Orçamentária de 15/11/1831	Serão postos á disposição das Câmaras Municipais, os terrenos de marinha, que estas reclamarem do Ministro da Fazenda, ou dos Presidentes das Províncias, para logradouros públicos, e o mesmo Ministro na Corte, e nas Províncias os Presidentes, em Conselho, poderão aforar a particulares aqueles de tais terrenos, que julgarem conveniente, e segundo o maior interesse da Fazenda, estipulando também, segundo for justo, o foro daqueles dos mesmos terrenos, onde já se tenha edificado sem concessão, ou que, tendo já sido concedidos condicionalmente, são obrigados a eles desde a época da concessão, no que se procederá á arrecadação;
Lei Orçamentária de 03/10/1834	Ficam desde já pertencendo á Câmara Municipal da Cidade do Rio de Janeiro os rendimentos dos foros da Marinha, na compreensão do seu Município, inclusive os de Manguê vizinho á Cidade Nova; podendo aforar para edificações os que ainda o não estiverem, reservados os que o Governo destinar para estabelecimento publico, e salvo o prejuízo que tais aforamentos possam causar aos estabelecimentos da Marinha Nacional;
Lei Orçamentária de 20/10/1838	Pertencem á receita geral do Império as seguintes imposições: Foros dos terrenos de marinha e laudêmios, exceto no município da cidade do Rio de Janeiro;
Ordem do Ministério da Fazenda de 28/03/1840	Declarando os casos em que se deve haver os Direitos das doações ou vendas dos terrenos de Marinha;
Ordem do Ministério da Fazenda de 12/06/1841	Declarando como se há de proceder com os foreiros de terrenos de marinha, que tenham títulos, e tiverem caído em comisso, e com os que tendo despacho para se lhe passarem os títulos não os tenham tirado, estando de posse dos terrenos;
Decreto 467 de 23/08/1846	Pagamento do laudêmio pela venda dos prédios rústicos e urbanos em terrenos aforados;
Decreto 656 de 05/12/1849	Sobre o pagamento do laudêmio das alienações de propriedades foreiras á Fazenda Nacional;
Portaria do Ministro do Império de 02/08/1850	Nega á Câmara Municipal da Corte o direito de aforar terreno para depósito ou conservação de madeiras e outros objetos nas praias e cais, sem aquiescência da Capitania dos Portos;
Ordem do Ministério da Fazenda de 23/08/1853	Por exemplo, em resposta ao ofício do Inspetor da Tesouraria da Província do Espírito Santo, o Presidente do

	Tribunal do Tesouro Nacional, Joaquim José Rodrigues Torres declarou que as Câmaras Municipais não podem dispor dos terrenos de Marinha como bens do Conselho (...) porque eles não lhe são cedidos em aforamento nem doados, mas apenas reservados para servidão pública, quando as mesmas Câmaras para isso os julgam necessários, e desde que o não são e elas assim o declaram, para serem aforados pela Fazenda a quem os pretender, se outro destino não lhes é dado;
Aviso do Ministério da Fazenda 11/01/1856	Permite a divisão do Foro no caso de Transferência e dos Terrenos de Marinha;
Aviso do Ministério da Fazenda de 03/10/1856	As transferências de Terrenos de Marinha devem passar novos títulos, sem alteração das condições anteriores;
Lei Orçamentária 1114 de 27/09/1860	O governo fica desde já autorizado para aforar os terrenos de aluvião, onde existirem marinhas, e bem assim os alagadiços. Esta receita será efetuada com o produto da renda geral arrecadada dentro do exercício da presente Lei, sob os títulos abaixo designados: 28. Foros de terrenos e de marinhas, exceto as do Município da Corte, e produto de venda das posses ou domínios uteis daqueles terrenos de marinha, cujo aforamento for pretendido por mais de hum individuo a quem a Lei não mandar dar preferencia, ou não sendo esta requerida em tempo, os quais serão postos hasta publica para serem cedidos a quem mais der;
Lei Orçamentária 3348 de 20/10/1887	A transferir á Illma. Câmara Municipal do Rio de Janeiro o direito de aforar os terrenos acrescidos aos de marinhas existentes no Município Neutro, e ás Câmaras Municipais das Províncias os de marinhas e acrescidos nos respectivos municípios, passando a pertencer á receita das mesmas corporações a renda que daí provier, e correndo por sua conta as despesas necessárias para medição, demarcação e avaliação dos mesmos terrenos, observadas as disposições do Decreto n. 4105 de 22 de Fevereiro de 1868.
CONSOLIDAÇÃO – LEI DE TERRAS DE MARINHA	
Decreto 4105 de 22/11/1868	Regula a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos acrescidos natural ou artificialmente.

Fonte: BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Anexo 20: Tabela dos Gêneros que tem Despacho por Estiva (1832)

Aço	Fumo estrangeiro
Alcatrão	Gesso
Algodão em rama	Gêneros incendiários de toda a qualidade
Alhos	Gamelas de pau em bruto
Alvaiade	Garrações
Amarras, cabos de piaçava ou imbê	Lã Bruta
Animais, cavalo, muar e ovelha	Lambazes
Archotes	Latão em chapa
Arroz	Legumes de toda a qualidade
Atanados	Liaças de vime
Azarcão	Linho em rama
Azeitonas	Líquidos de todas as qualidades
Azem em barras	Louça em gigos e a granel
Azulejo	Madeiras
Bacalhau e todo o peixe	Maças
Barba de Baleia	Manteiga
Barricas abatidas	Mate
Barris	Malaguetas
Boias de cortiça ou pau	Moitões
Breu	Morrões
Cabelos de bode, boi ou cavalo	Mós
Cabos e cordas	Nozes
Cairo	Ocre
Cal	Óleo
Capachos	Paina
Capa rosa	Paios
Carne de porco	Passas
Carne seca, salgada e línguas	Pedra hume
Carroças	Pedras para Moinhos e Cantareiras
Carvão de pedra e de pau	Pederneiras
Cebolas	Pipas abatidas
Cera	Pipas cheias
Chifres	Pixe
Chumbo de toda a qualidade	Pólvora
Cobre em chapa e obras grossas	Pós de sapatos
Sola ou grude	Queijos
Conservas	Remos
Couros de boi, cavalo em cabelo	Rezina
Croças	Rolhas
Enxofre	Rodas de sege e carroça
Espeques de pau.	Rotim
Estanho em verguinha	Sabão
Esteiras	Sal a granel, ou em barris
Farinha	Salitre
Ferro em bruto, e em obras grossas	Sebo em bruto, e em velas
Figos	Telhas
Fogo artificial	Ticum
Folha de louro	Tijolo
Frascos e garrafas a granel	Trigo
Frasqueiras	Vassouras

Fonte: BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Regulamento das Alfandegas. Decreto de 16 de julho de 1832. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Anexo 21: Tabela 6 - Gêneros Inflamáveis, Corrosivos, Explosíveis e Combustíveis

Ácido sulfúrico, nítrico, ou qualquer outro corrosivo
Água rás, essência ou espírito de therebentina
Alcool e aguardente
Alcatrão
Algodão-pólvora ou piroxilina
Archotes de esparto e semelhantes
Balas ardentes e outros artificios de guerra semelhantes
Breu, resinas de pinho e therebentina
Carvão
Cinza
Enxofre em canudos, e sublimado ou flores de enxofre
Espoletas de qualquer qualidade
Estopa em bruto ou em rama
Estopim
Foguetes ou fogos artificiais de qualquer qualidade
Isca de rato e semelhantes
Linho fulminante
Fósforo em massa ou em cilindros, em palitos, velinhas ou mechas, e de qualquer outro modo preparado
Pixe de qualquer qualidade
Pólvora
Salitre, nitro, ou nitrato de potassa
Soda cáustica ou lexivia dos saboeiros

Fonte: BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Regulamento das Alfandegas. Decreto 2647 de 19 de setembro de 1860. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Anexo 22: Tabela 7 - Produtos de Despacho por Estiva

Aço em verguinho, vergalhão, barra, ou em bruto	Carne seca, em salmoura, fumada e de qualquer outro modo preparada	Ferro em barra, chapa, linguados, e de qualquer modo em bruto	Ovos de galinha e de outras aves domésticas
Aduelas	Carros e outros veículos de condução de pessoas, ou de mercadorias, e suas pertencas	Foles para ferreiro e semelhantes	Paiois, chouriças, linguças e outras carnes ensacadas
Alabastro, mármore, pórfido, em bruto e em obras	Cebolas e cebolinhas	Frutas frescas, secas ou passadas, e de qualquer outro modo conservadas	Palha, esparto, cairo, pita, piaçava e outras matérias filamentosas em bruto, ou em rama
Alambiques, cilindros, capsulas e outros aparelhos e pertencas para maquinas	Cera em bruto, ou em gamelas	Fumo em folha, em rolo, picado, ou em pasta para mascar	Papel ordinário de embrulho e semelhantes
Alhos	Cerveja, cidra e outras bebidas fermentadas	Garrafas vazias de vidro ordinário, em gigos ou em cestos	Pederneiras, pedra de cantaria, ou de granito de qualquer qualidade
Alpiste, painço, ou milho d'Angola	Charutos	Gesso ou giz	Pós de sapatos
Alvaiade de qualquer qualidade	Chifres, ossos e unhas	Gorduras de qualquer qualidade	Potassa do comércio
Amarras e amarretas	Chumbo em barra ou em lençol	Guano	Presuntos e queijos
Amendoim	Cimento romano, ou de Portland e semelhantes	Junco ou rotim	Rapé
Ancoras, ancorotes e fateixas	Cobre em bruto, e em folhas ou lamina	Latão em folhas ou laminas	Remos e croques
Ardósias em bruto ou em ladrilhos	Cola de qualquer qualidade	Legumes de qualquer qualidade	Sabão comum ou de lavagem
Areia de moldar e outras	Conservas alimentícias	Leite em conserva e de qualquer outro modo preparado	Sal comum ou de cozinha
Arroz	Cordoalha de qualquer qualidade	Licores comuns ou doces	Sanguessugas ou bichas
Açúcar branco, mascavado, refinado ou cristalizado	Correntes e amarras de ferro	Línguas secas ou em salmoura	Sebo ou graxa
Azeite de qualquer espécie	Cortiça em bruto, ou em rolhas	Louça de qualquer qualidade	Tabaco em pó
Azeitonas	Couros e peles de quaisquer qualidades, em bruto, ou com cabelo	Lousa em bruto ou em ladrilhos	Tijolos e telhas de qualquer qualidade
Azem ou zinco, em bruto, ou em laminas ou folhas	Cré ou greda	Máquinas e instrumentos próprios para lavar a terra e para quaisquer fábricas, navios, e estradas de ferro	Tintas em massa, em pó, ou preparadas, e para escrever, imprimir, ou litografar
Azulejos	Crina animal ou vegetal	Madeira de qualquer qualidade em bruto, ou em obras grossas	Toucinho
Bacalhau, peixe-pão e outros peixes secos, e salgados ou em salmoura	Drogas, produtos químicos e medicamentos em geral	Manteiga de vaca	Trapos, ourelas e aparas de qualquer qualidade
Banha ou unto de porco	Estanho em barra, chapa ou verguinha	Massas alimentícias	Tremoços
Barrilha ou bicarbonato de potássio	Esteiras de palha de qualquer qualidade	Milho	Tripas ou intestinos de vaca, ou de porco
Batatas alimentícias, inglesas e semelhantes	Farelo e restolho	Mós para moinhos, ou rebolos	Velas de qualquer qualidade
Borra de vinho ou de azeite	Farinha de trigo, de centeio, de aveia e semelhantes	Nozes e outros frutos alimentícios	Vidros para vidraças e claraboias
Caça de qualquer qualidade	Favas de qualquer qualidade	Ocres de qualquer qualidade	Vime em liaças ou molhos
Cal de pedra e semelhantes	Feijão de qualquer qualidade	Óleo de linhaça	Vinagre comum ou de cozinha
Canos de chumbo de ferro ou de barro, para aquedutos	Feno, palha de aveia e quaisquer outras forragens	Ovas secas, ou salgadas	Vinhos e quaisquer outras bebidas alcoólicas

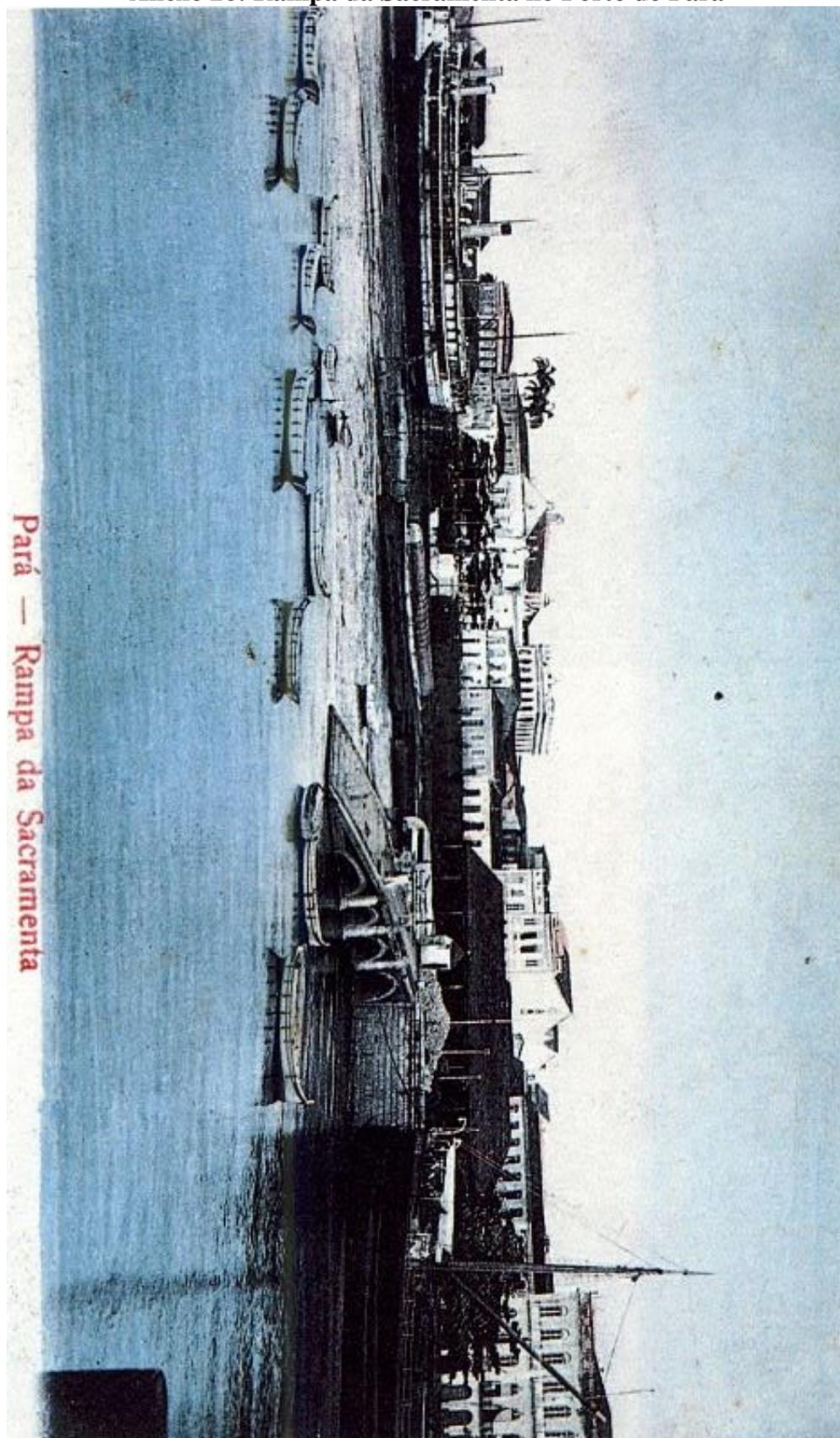
Fonte: BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Regulamento das Alfandegas. Decreto 2647 de 19 de setembro de 1860. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Anexo 23: Conjunto de Trapiches no Porto do Rio de Janeiro (1904-1911)

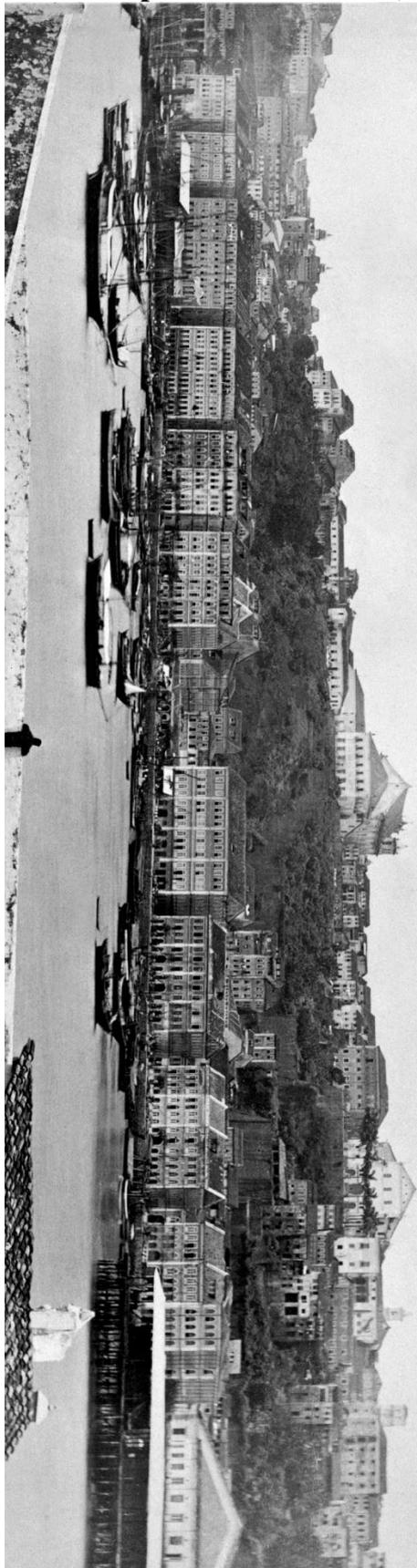
Fonte: BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Panorama do Porto do Rio de Janeiro. Coleção Fotográfica de Emydgio Ribeiro (1903-1911). Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

Anexo 24: Pontes de Trapiches no Porto de Santos

Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasileira Fotográfica. Porto de Santos (1888 circa). Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://brasilianafotografica.bn.br> >. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 26: Rampa da Sacramento no Porto do Pará

Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Iconografia. Pará – Rampa da Sacramento (1890 circa). Rio de Janeiro. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/iconografia>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 27: Trapiches em Salvador (1873)

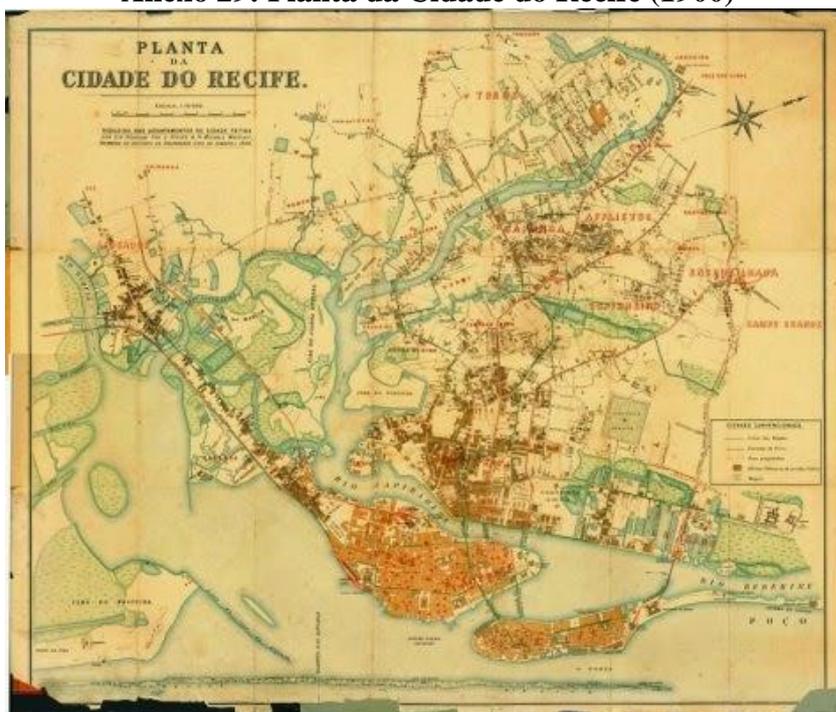
Fonte: NATURAL HISTORY MUSEUM. Expedição Científica Britânica do H.M.S. Challenger. Coleção Mary Evans (1873). Londres. Disponível em: < <http://www.nhm.ac.uk/>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 28: Docas do Ver-o-Peso em Belém do Pará



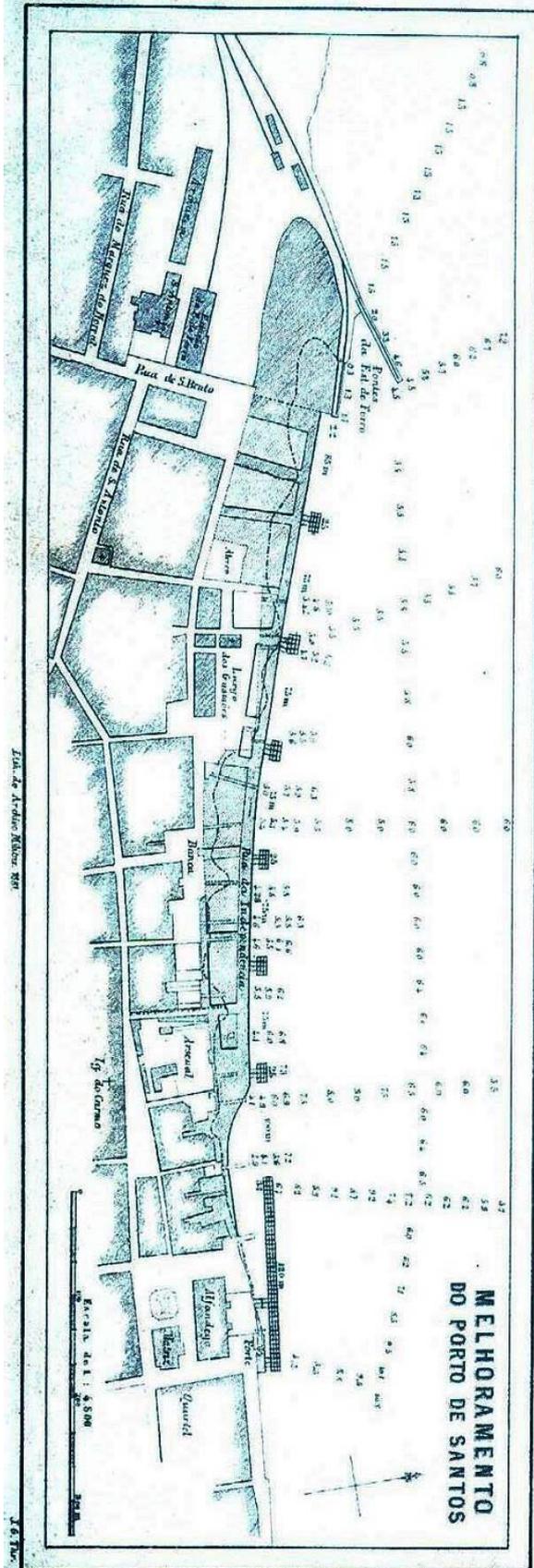
Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasileira Fotográfica. Doca do Mercado Municipal Ver-o-Peso (1888 circa). Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://brasilianafotografica.bn.br>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 29: Planta da Cidade do Recife (1900)



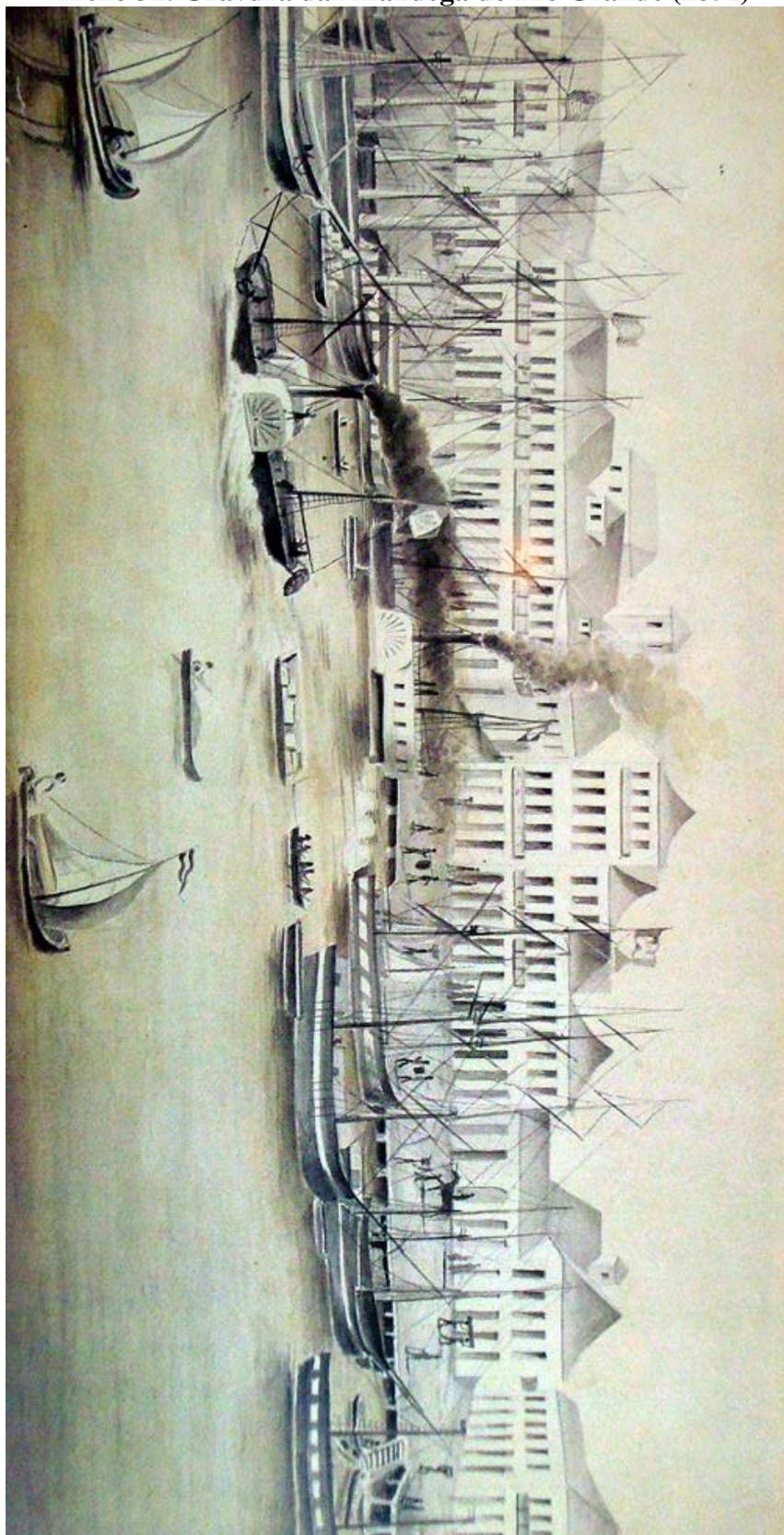
Fonte: BRASIL. Biblioteca Nacional. Cartografia. Planta da Cidade do Recife (1900). Rio de Janeiro. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia> > . Acesso em 25 de junho de 2016.

Anexo 30: Planta do Melhoramento do Porto de Santos (1887)



Fonte: BRASIL. Biblioteca Nacional. Cartografia. Planta do Melhoramento do Porto de Santos (1888). Rio de Janeiro. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia> > . Acesso em 25 de junho de 2016.

Anexo 31: Gravura da Alfandega do Rio Grande (1851)



Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Iconografia. Panorama do Porto do Rio Grande (1851). Rio de Janeiro. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/iconografia> > . Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 32: Plano da Cidade do Rio de Janeiro de Roberto Leeder (1858)

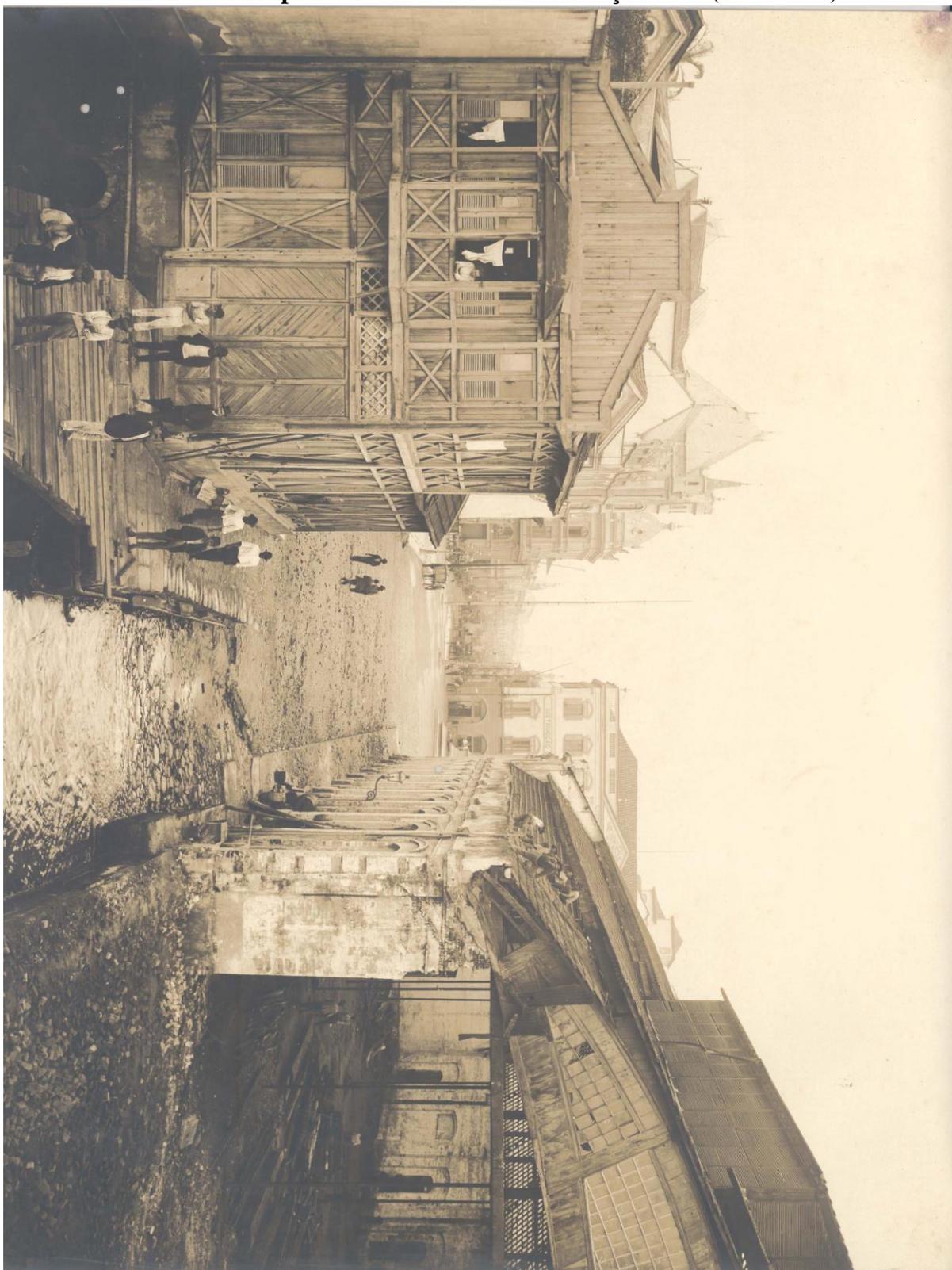


Fonte: BRASIL. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Superintendência do Patrimônio da União. Guia e Plano da Cidade do Rio de Janeiro Pulicado por M. Kinney, Roberto Leeder (1858). Mapoteca 1, Gaveta 8, Prancha 17, Registro 888. Rio de Janeiro, Superintendência do Patrimônio da União.

Anexo 33: Planta da Freguesia de Santa Rita com seus Trapiches no Mapa Mercantil do Rio de Janeiro (1882)

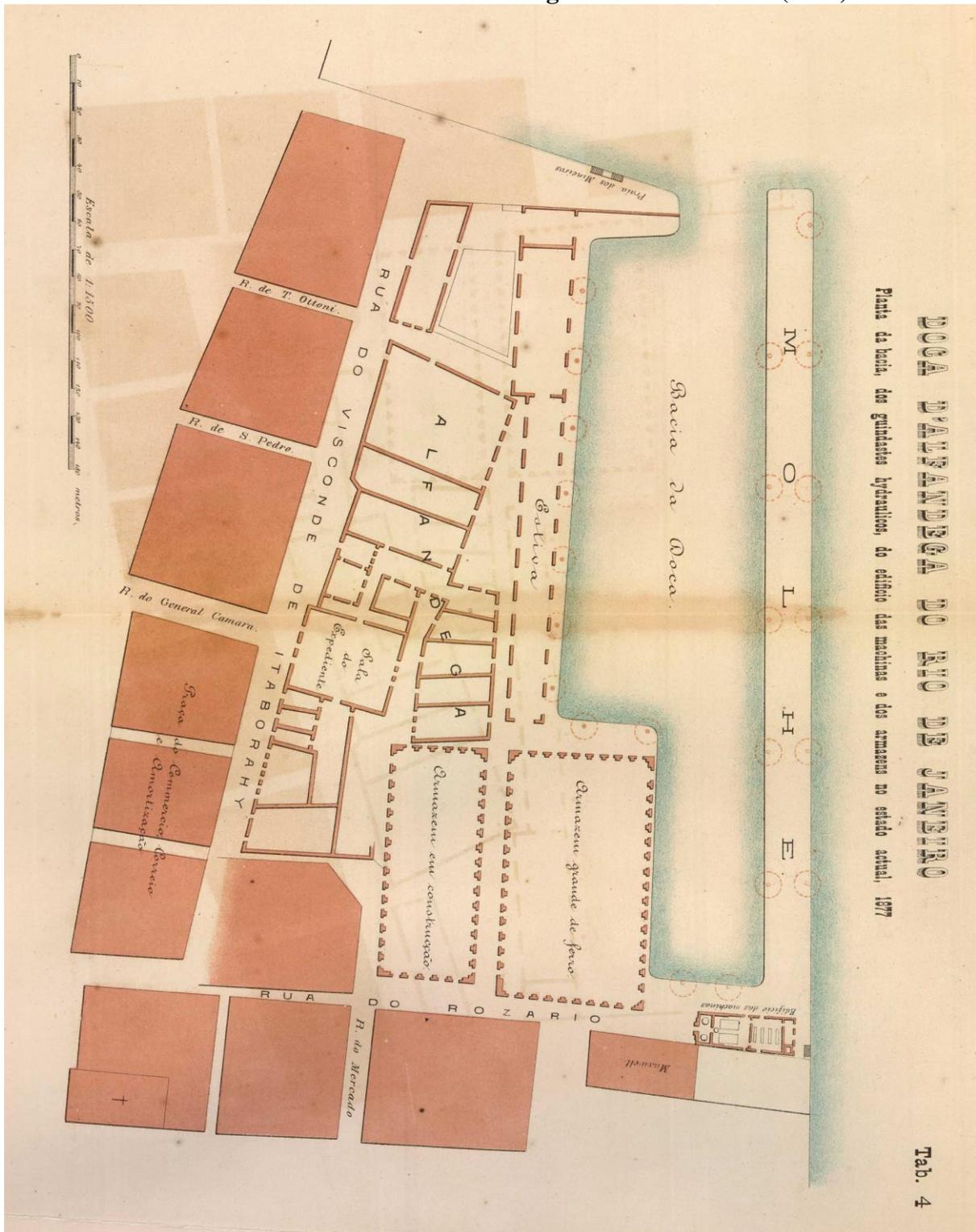


Fonte: BRASIL. Biblioteca Nacional. Cartografia. Mapa Mercantil do Rio de Janeiro (1882). Rio de Janeiro. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia> >. Acesso em 25 de junho de 2016.

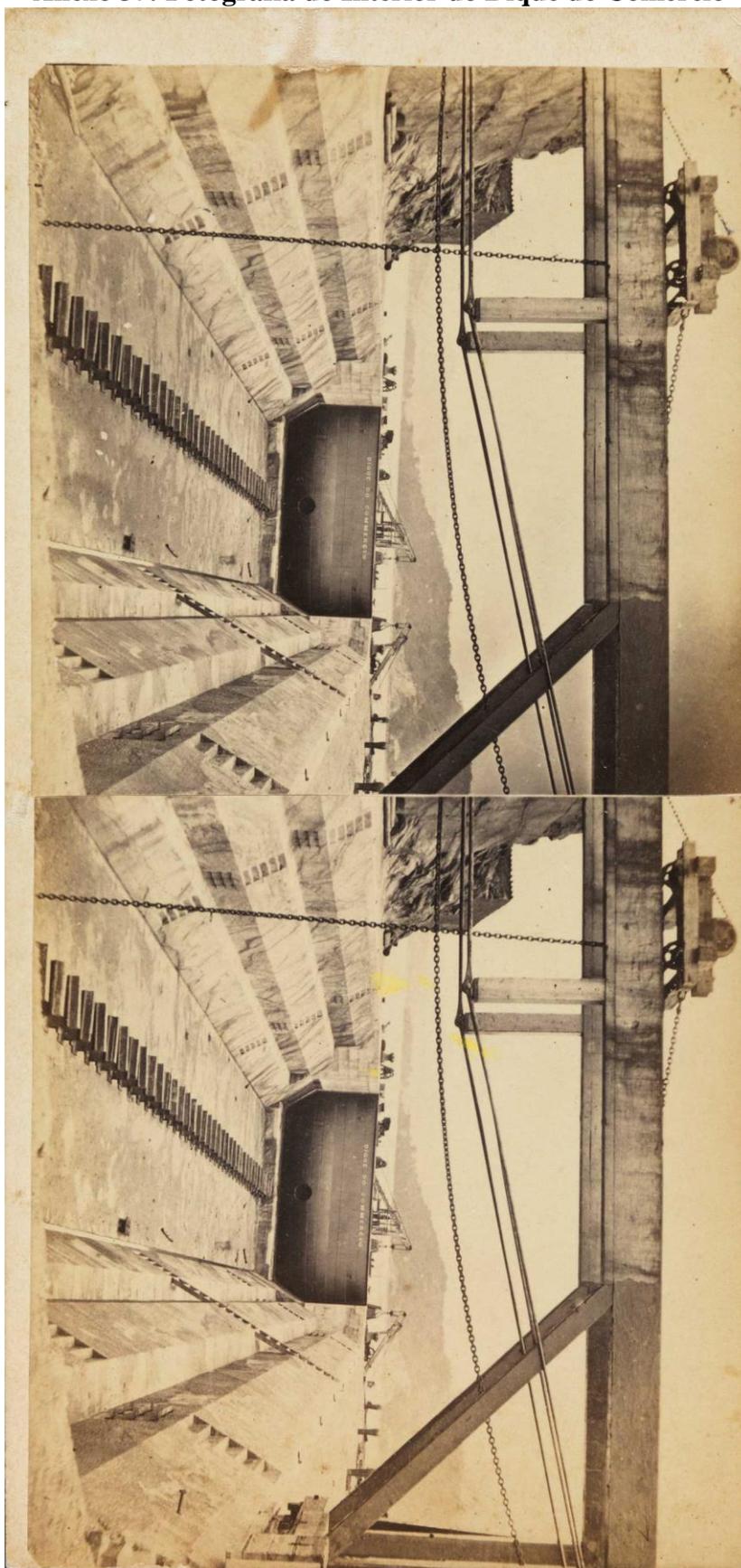
Anexo 35: Trapiche na Saúde Próximo a Praça Mauá (1904-1911)

Fonte: BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Foto de Trapiche. Coleção Fotográfica de Emydgio Ribeiro (1903-1911). Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

Anexo 36: Planta da Doca da Alfandega do Rio de Janeiro (1877)



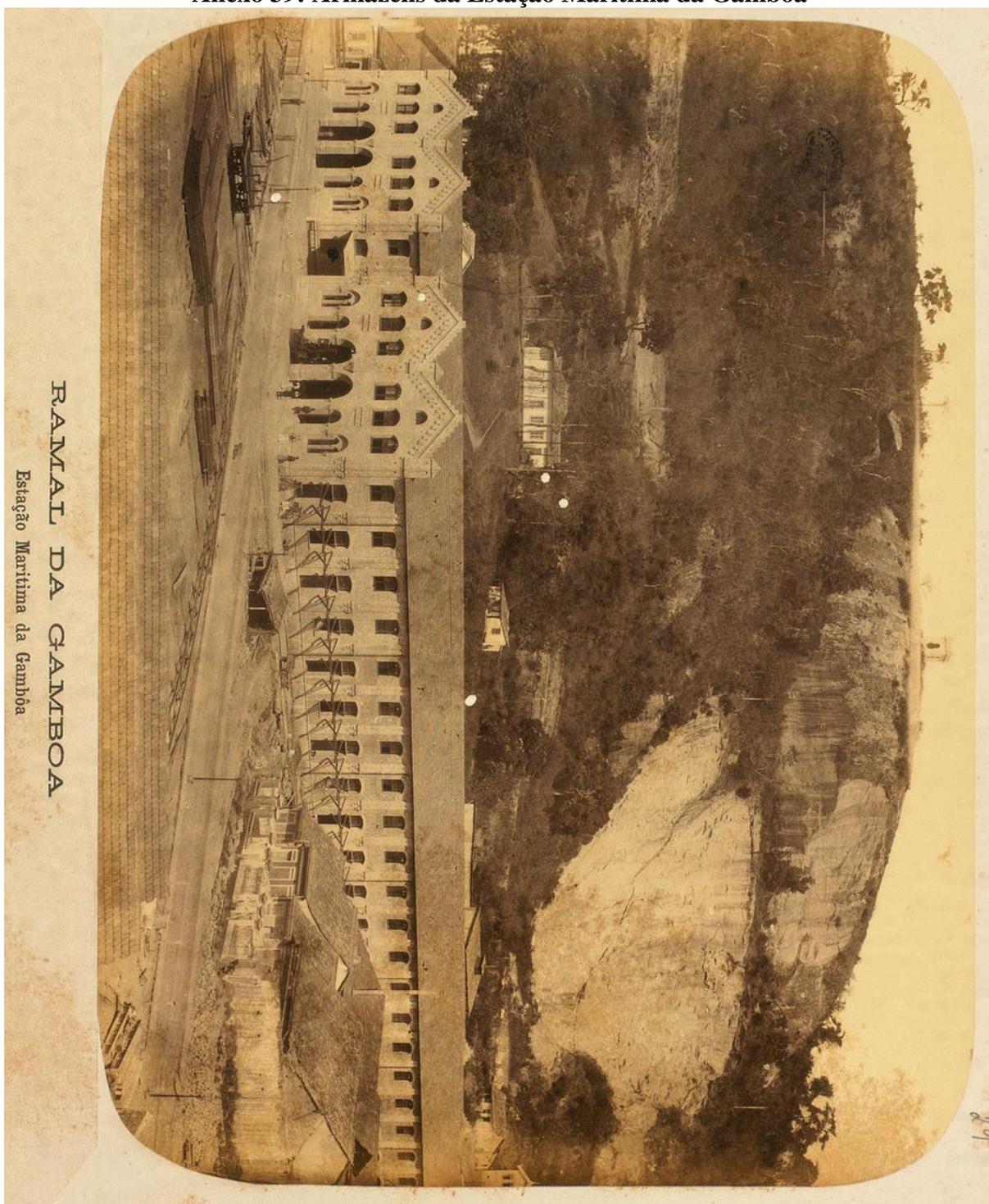
Fonte: BORJA CASTRO, Agostinho Victor de. Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfandega. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.

Anexo 37: Fotografia do Interior do Dique do Comércio

Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasileira Fotográfica. Foto do Dique do Comércio na Ilha de Mocanguê (1888 circa). Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://brasilianafotografica.bn.br>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 38: Armazém 5 da Companhia das Docas de Dom Pedro II

Fonte: BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Foto do Armazém 5 da Companhia das Docas de Dom Pedro II. Coleção Fotográfica de Emydgio Ribeiro (1903-1911). Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

Anexo 39: Armazéns da Estação Marítima da Gamboa

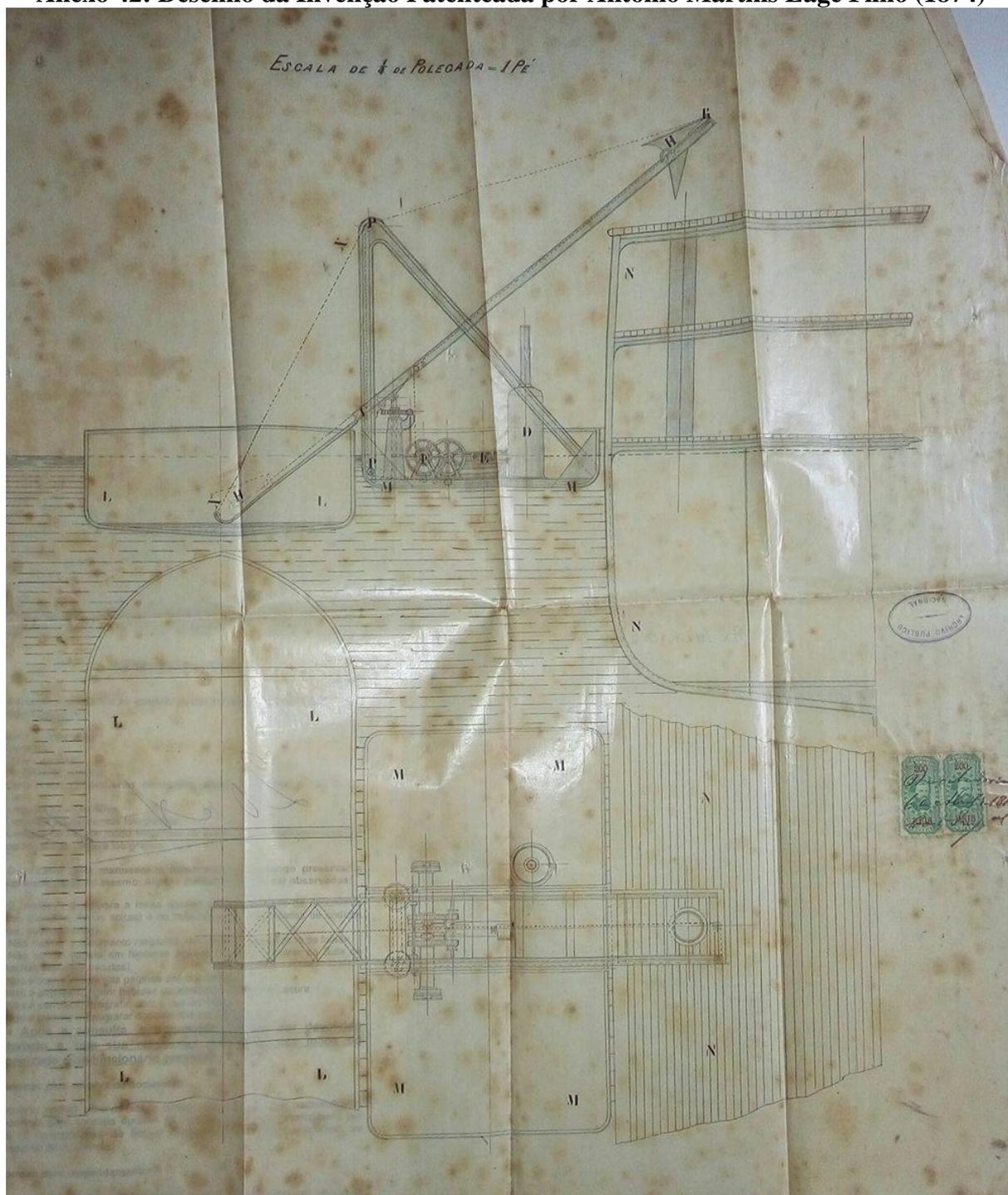
Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasiliana Fotográfica. Foto dos Armazéns da Estação Marítima da Gamboa (1900 circa). Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://brasilianafotografica.bn.br>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 40: Dique Finnie ou Dique da Saúde

Fonte: BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Foto do Dique Finnie. Coleção Fotográfica de Emydgio Ribeiro (1903-1911). Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

Anexo 41: Fachada do Moinho Fluminense e Litoral da Praça da Harmonia

Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasileira Fotográfica. Fotografia da Praça da Harmonia (1890 circa). Disponível em: < <http://brasilianafotografica.bn.br>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Anexo 42: Desenho da Invenção Patentada por Antônio Martins Lage Filho (1874)

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Fundo Decretos do Executivo: Privilégios Industriais. Localizador 22.0.0.5990. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1874.

Anexo 43: Demonstrativo da Dívida de Antônio Martins Lage com o Banco do Brasil



Banco do Brasil 8 de Junho de 1866

O Sr. Antonio Martins Lage

Banco do Brasil

Dese

<p>Importe de uma Letra que accitou sob N.^o 3818, em virtude da Escripçã de hypotheca passada ao mesmo Banco em 29 de Dezembro de 1864 no Tabelião Pedro Jose de Castro, vencida em 28 de Junho de 1866.....</p>	1,865.663/581
<p>Juros decorridos de 28 de Junho de 1866 até 28 de Dezembro de 1867 proximo passado: 18 meses a' razão de nove por cento ao anno.</p>	251.864/580
R\$	2,117.528/161

Manoel José Madeira
G^{erente} do Banco

Fonte: BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Concordata de Antônio Martins Lage & C.. Número 4309, Maço 3146. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1868.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes Primárias:

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1870-1990 (anual).

BORJA CASTRO, Agostinho Victor de. Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfândega. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.

BRASIL. Atas do Conselho de Estado Pleno. Brasília: Senado Federal.

_____. Coleção das Decisões do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

_____. Coleção das Leis do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1822.

_____. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

_____. Coleção das Leis da República do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1930.

BRASIL. IBGE. Estatísticas históricas do Brasil. Séries Económicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2. ed. Rio de Janeiro, 1990.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento da População do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1872.

_____. Diretoria do Serviço de Estatística. Finanças: Quadro Sinótico da Receita e Despesa do Brasil (período de 1822 a 1913). Rio de Janeiro: Tipografia do Ministério da Agricultura, 1914.

_____. Recenseamento de 1920. Introdução. Resumo histórico dos inquéritos censitários realizados no Brasil. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1922.

_____. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Boletins da Alfândega do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega.

_____. Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

_____. Relatórios Apresentados ao Ministro. Rio de Janeiro: Arquivo do Ministério da Fazenda.

BRASIL. Ministério do Império. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1890.

BRASIL. Ministério da Justiça. Fundo Inventários. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

_____. Fundo Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

_____. Coleção Brasões. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Junta Comercial. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

_____. Tribunal do Comércio. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

_____. Tribunal da Relação. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Fundo Decretos do Executivo: Privilégios Industriais. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Coleção fotográfica de Emydgio Ribeiro. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro.

BRASIL. Província do Gram-Pará. Relatório. Belém: Tipografia do Diário do Gram-Pará, 1869.

- CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE. *Marseille Et Les Intérêts Nationaux Qui Se Rattachent A Son Port*. Marselha: Barlatier-Feissat: 1845.
- COMPANHIA DOCA DA ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO. Relatório da Diretoria. Parecer da Comissão Fiscal. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger.
- COMPANHIA DAS DOCAS DE DOM PEDRO II. Relatórios da Diretoria e da Direção Geral das Obras. Parecer da Comissão Fiscal. Recursos ao Conselho de Estado. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger.
- DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro.
- DIÁRIO OFICIAL DO IMPÉRIO. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.
- FREITAS, José Joaquim de. *Memórias Sobre as Alfandegas e Repartições Fiscais do Império: Indicando o que Convém Adotar para a Fiscalização e Arrecadação de Direitos*. Rio de Janeiro: Tipografia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve, 1849.
- GALVÃO, Manoel da Cunha. *Melhoramentos dos Portos do Brasil*. Tipografia Perseverança, 1869.
- GAZETA DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta.
- HAWKSHAW, John. *Melhoramentos dos Portos do Brasil: Relatórios*. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger & Filhos, 1875.
- JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve.
- JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY. Londres: Blackwell Publishing, Setembro/1901.
- LISBOA, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: O Norte, 1922.
- _____. *Portos do Brasil*. In: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO. *Dicionário, Histórico, Geográfico e Etnográfico do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922.
- MARC, Alfred. *Lé Bresil: Excursion Atravers ses 20 Provinces*. Paris: Angello Ferrão, 1890.
- MATTOS, Antônio Gomes (orgs.). *As Docas de Dom Pedro II ou o Monopólio dos Trapiches*. Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1872.
- M'CULLOCH, John Ramsay. *A Dictionary Practical, Theoretical, and Historical of Commerce and Commercial Navigation*. London: Longmans, Green and Co., 1880.
- MORAES, Eduardo José de. *Navegação Interior do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1869.
- NOVO E COMPLETO ÍNDICE CRONOLÓGICO DA HISTORIA DO BRASIL. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.
- REBOUÇAS, André. *Companhia Doca da Alfândega do Rio de Janeiro. Publicação dos documentos que precederam e motivaram sua organização*. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1870.
- _____. *Companhia das docas de Dom Pedro II nas enseadas da Saúde e da Gamboa no porto do Rio de Janeiro: publicação dos documentos que precederão e motivarão sua organização*. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871.
- _____. *Diário e anotações autobiográficas*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.
- _____. *Justificação do Sistema de Execução das Obras*. Rio de Janeiro: Typ. J. C. de Villeneuve & C., 1872.
- _____. *Garantia de Juros. Estudos para sua Aplicação às Empresas de Utilidade Pública no Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1874.
- REVISTA DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.
- REVISTA ILUSTRACÃO BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Editora de O Malho.
- REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Tipografia H. Lombaerts.
- RIO DE JANEIRO (cidade). *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Trapiches & Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1842-1904.

- SABOIA E SILVA, Domingos Sérgio. Porto de Belém: Relatório. Rio de Janeiro: Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, 1897.
- SOUZA, Augusto Fausto de. A Baía do Rio de Janeiro: sua História e Descrição de suas Riquezas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1882.
- THE ANGLO-BRAZILIAN TIMES. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert.
- TOLENTINO, Antônio Nicolau. Exposição Acerca do Relatório da Comissão de Inquérito da Alfandega da Corte e Observações sobre o Regulamento de 19 de setembro de 1860. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1863.

Fontes Secundárias:

- BARNES, Charles. The Longshoremen. Nova Iorque: Russel Sage Foundation, 1915.
- BEVERIDGE, William Henry. Unemployment: a Problem of Industry. London: Longmans, Green & C., 1909.
- BOWEN, Frank. A Century of Atlantic Travel: 1830-1930. Boston: Little, Brown & C., 1930
- CAETANO, Antônio José (org.). Repertório da legislação sobre docas, portos marítimos e terrenos de marinha (1821-1901). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.
- CARVALHO, Veridiano. A Praça do Rio 1890-1891. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1892.
- DE LOS RIOS, Adolfo Morales. O Rio de Janeiro imperial. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1946.
- DO RIO, João. A alma encantadora das ruas. Paris: Garnier, 1908.
- _____. As religiões do Rio. Paris: Garnier, 1904.
- DRUJON, Jules. Étude Sur Les DockS de Marseille. Paris: Recueil Sirey, 1913.
- LENIN, Vladimir. O imperialismo: fase superior do capitalismo. Lisboa: Edições Avante, 2013.
- LOBO, Helio. Docas de Santos, suas Origens, Lutas e Realizações. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1936.
- LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818. Londres: Samuel Leigh, 1820.
- MORRISON, John Harrison. History of American Steam Navigation. New York: Sametz, 1903.
- _____. History of the New York Ship Yards. New York: Sametz, 1909.
- NEW YORK CITY. A Maritime History of New York. Nova Iorque: Going Costal, 2014.
- NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. Meios de Transporte no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, 1934.
- PENTEADO, Antônio Rocha. O Sistema Portuário de Belém. Belém: EdUFPA, 1973.
- ORTIZ, Ricardo. Valor Económico De Los Puertos Argentinos. Buenos Aires: Losada, 1943.
- TAUNAY, Afonso. História do Café no Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939-1943.

Referências Bibliográficas Gerais:

- ABREU, Maurício de Almeida. Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.
- ALBION, Robert Greenhalgh. The Rise of New York Port (1815-1860). New York: Charles Scribner's Sons, 1939.
- ALBUQUERQUE, Manoel Maurício de. Pequena história da formação social brasileira. Rio de Janeiro: Graal, 1986.
- ALENCASTRO, Luís Felipe de. Proletários e Escravos: Imigrantes Portugueses e Cativos Africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872. São Paulo: Novos Estudos-Cebap, n. 21, 1988.

- ALMEIDA, Luiz Gustavo Nascimento de. *Estivadores do Rio de Janeiro: um século na história do movimento operário brasileiro*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.
- ALVARENGA, Thiago. *Ato de Poupar dos Escravos: Poupanças de Escravos no Rio de Janeiro ao Longo do Século XIX*. 2016. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2016.
- ALVARENGA, Thiago; MARINHO, Marcos; MANTUANO, Thiago Vinícius. *Modernização Conservadora no Império do Brasil: o Arcabouço Jurídico-Político Brasileiro no Século XIX (Minicurso)*. IV Semana de História da UFF, Universidade Federal Fluminense, 2016.
- ANDERSON, Perry. *Linhagens do Estado Absolutista*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- ANDRADE, Ana Maria Ribeiro de. *1864: Conflito Entre Metalistas e Pluralistas*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1987.
- ARANTES, Érika Bastos. *O porto negro: trabalho, cultura e associativismo dos trabalhadores portuários no Rio de Janeiro na virada do XIX para o XX*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, RJ, 2010.
- ARRUDA, José Jobson. *Uma colônia entre dois impérios: a abertura dos portos brasileiros 1800-1808*. Bauru: EDUSC, 2008.
- _____. *A Revolução Industrial*. São Paulo: Ática, 1988.
- BAIROCH, Paul. *Revolución Industrial y Subdesarrollo*. Cidade do México: Siglo XXI, 1967.
- BEAUD, Michel. *A História do Capitalismo: De 1500 aos Nossos Dias*. São Paulo: Brasiliense, 2001.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical. A renovação urbana do Rio de Janeiro no início do século XX*. Jaime Larry Benchimol. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.
- BERNARDO, João. *ECONOMIA DE TROCA DE PRESENTES: Para Uma Teoria Do Modo De Produção Pré-Capitalista*. 2015, mimeo.
- BONE, Kevin. *The New York Waterfront: Evolution and Building Culture of the Port and Harbor*. Nova Iorque: Monacelli Press, 1997.
- BONILLO, Jean-Lucien (orgs). *Marseille, Ville et Port*, Marselha: Parenthèses, 1992.
- BOSA, Miguel Suárez. (Org.). *Atlantic ports and the first globalisation (1850-1930)*. 1 ed. Hampshire: Cambridge imperial - Palgrave/MacMillan, 2013.
- _____. *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas*. Las Palmas: Caja Rural de Canarias, 2003.
- _____. *Puerto y Ciudad en el Mundo Atlántico: el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria*. In: SANTOS, Flávio Gonçalves dos. (Org.). *PORTOS E CIDADES: Movimentos Portuários, Atlântico e Diáspora Africana*. 2ed. ILHEUS: EDITUS, 2013.
- _____. *Las Empresas Carboneras en los Puertos de las Islas Atlánticas*. *Vida Marítima*, noviembre/2008.
- _____. *La Organización Del Trabajo Portuario: El Caso De La Luz Y De Las Palmas (1891-1980)*. In: ARENAS, Carlos. (orgs.). *Mercado y organización del trabajo en España (Siglos XIX y XX)*. Sevilla: 1997.
- BOSA, Miguel; JIMÉNEZ, Juan Luis; CASTILLO HIDALGO, Daniel. *Puerto, Empresas y Ciudad: Una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria*. *Barcelona: Revista de Historia Industrial*, n. 46, 2011.
- BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do Pensamento Marxista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2013.

- BRAUDEL, Fernand. O jogo das trocas. Civilização material, economia e capitalismo (séculos XV-XVIII). São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- BUKHARIN, Nikolai. A Economia Mundial e o Imperialismo. São Paulo: Abril Cultural, 1984.
- CAMPELLO RIBEIRO, Carlos Alberto. Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942). Rio de Janeiro, 2007. Tese (Doutorado em História). Programa de Pós-graduação em História Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- CIPOLLA, Carlo. História Económica da Europa Pré-Industrial. Lisboa: edições 70, 1984.
- _____. Historia Económica de la Población Mundial. Barcelona: Crítica, 2013.
- _____. Introdução ao estudo da História Econômica. Lisboa: Edições 70, 1993.
- CARDOSO, Ciro Flamarion. Agricultura, Escravidão e Capitalismo. Petrópolis: Vozes, 1979.
- _____. Marx e Engels: história e economia política. Aspectos gerais e considerações sobre um tema específico, relativo à antiguidade clássica: a circulação de mercadorias. In: CARVALHO, Alexandre Galvão. (Org.). Economia Antiga: História e Historiografia. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2011.
- CARUSO, Laura. Embarcados: Los trabajadores marítimos y la vida a bordo. Sindicato, empresas y Estado em el puerto de Buenos Aires (1889-1921). Buenos Aires: Imago Mundi, 2016.
- CARVALHO, Lia Aquino. Habitações populares. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, 1995.
- CARVALHO, José Murilo de. Teatro das Sombras: a política imperial. São Paulo: Vértices; Rio de Janeiro: IUPERJ, 1988.
- CÉLERIER, Pierre. Osportos marítimos. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1962.
- CLARK, Peter (orgs.). The Cambridge Urban History of Britain (1540-1840). 2 Vol. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- COLE, George Douglas Howard. Introducción a la Historia Económica (1750-1950). Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1957.
- COGGIOLA, Osvaldo. As grandes depressões (1873-1896 e 1929-1939): fundamentos econômicos, consequências geopolíticas e lições para o presente. São Paulo: Alameda, 2009.
- _____. O Capital Contra a História: Gênese e Estrutura da Crise Contemporânea. São Paulo: Xamã, 2002.
- _____. História do Capitalismo: Das Origens até a Primeira Guerra Mundial. São Paulo: USP, 2015.
- COUTINHO, Carlos Nelson. Gramsci: um estudo sobre seu pensamento político. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.
- DEANE, Phyllis. A revolução industrial. Rio de Janeiro: Zahar, 1969
- DOBB, Maurice. A Evolução do Capitalismo (Coleção Os Economistas). São Paulo: Nova Cultural, 1983.
- DUGAN, Sally. Men of iron: Brunel, Stephenson and the inventions that shaped the world. London: Macmillan, 2003.
- DUSSEL, Enrique. Carlos Marx - Cuaderno Tecnológico-Historico. Ciudad de México: Universidad Autonoma de Puebla, 1984.
- ENDERS, Armelle. História do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Gryphus, 2002.
- ENGELS, Frederich. A Situação da Classe Operária Inglesa. São Paulo: Boitempo Editorial, 2008.
- ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. Manifesto Comunista. São Paulo: Boitempo, 2013.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, v. 2, p. 7-27, 2002.

- _____. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1980.
- _____. *O Rio de Janeiro e as primeiras linhas transatlânticas de paquetes a vapor (1850-1860)*. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 2, 2003.
- FAORO, Raimundo. *Os Donos do Poder*. Porto Alegre: Globo, 1977.
- FERNANDES, Florestan. *A Sociedade Escravista no Brasil*. In: *Circuito Fechado: Quatro Ensaios sobre o “Poder Institucional”*. São Paulo: Hucitec, 1977.
- _____. *A Revolução Burguesa*. São Paulo: Zahar Editores, 1975
- FERRAROTTI, Franco. *Uma Sociologia Alternativa. Da Sociologia como Técnica do Conformismo à Sociologia Crítica*. Porto: Afrontamento, 1972.
- FONTANA, Josep. *El futuro de la Historia Económica. Reflexões sobre a História Econômica*, São Paulo, n. 1, 2012.
- FONTES, Virgínia. *O Brasil e o Capital-Imperialismo: Teoria e História*. Rio de Janeiro: editora da UFRJ, 2010.
- FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo Garcia. *A História Econômica: Balanço e Perspectivas Recentes*. In: *Ciro Flamarion Cardoso; Ronaldo Vainfas. (Org.). OS DOMINIOS DA HISTORIA*. 1ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790/1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- GAMBI, Thiago. *O banco da Ordem: política e finanças no Império brasileiro (1853-1866)*. São Paulo, SP: Alameda Casa Editorial, 2015.
- GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lacerda Editora, 2000.
- GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Ventos do Mar*. São Paulo: Editora UNESP, 1992.
- GOULARTI FILHO, Alcides. *História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa*. *Economia (Brasília)*, v. 12, 2011.
- _____. *Abertura da Navegação de Cabotagem Brasileira no Século XIX. Ensaio FEE*, Porto Alegre, v. 32, n. 2, 2015.
- _____. *Administração e Regime Portuário brasileiro no século XIX*. *Revista de Economia Política e História Econômica*, v. 8, 2013.
- GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil – 1850-1914*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- GODELIER, Maurice. *Economia, Fetichismo e Religião nas Sociedades Primitivas*. Madri: Siglo XXI, 1974.
- GODELIER, Maurice. *Introducción: El análisis de los Procesos de Transición*. *Revista Internacional de Ciencias Sociales, UNESCO*, n. 114, Diciembre, 1967.
- GOMES, Alessandro Felipe de Meneses. *Das Docas de Comércio ao Cais Contínuo: as Tentativas Frustradas de Melhoramento do Porto do Recife no Oitocentos*. 2016. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.
- GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978.
- GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012.
- HIDALGO, Daniel Castillo. *Puerto de Dakar, Puerta de África Occidental: Uma Historia Económica de Senegal (1857-1957)*. Santa Cruz de Tenerife: Vereda Libros, 2015.
- _____. *Dakar, um Porto a Serviço do Império: Infraestruturas, Instituições e Administração Portuária na África Ocidental (1857-1939)*. *Passagens: Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica*. Rio de Janeiro, vol. 6, no.1, janeiro-abril, 2014
- _____. *Los trabajadores se rebelan: Contestación y movimiento obrero en la ciudad-puerto de Dakar (1914-1939)*. Madri: Eclética - Revista de Estudios Culturales, n. 1, 2012.

- HILL, Christopher. A revolução inglesa de 1640. Lisboa: Presença, 1981.
- HILTON, Rodney, et al. A transição do feudalismo para o capitalismo. São Paulo: Paz e Terra, 2005.
- HOBSBAWM, Eric. Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 2003.
- _____. Indústria e Império, Barcelona: Ariel, 1982.
- _____. Era do Capital (1848-1875). Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996
- _____. Era dos Impérios (1875-1914). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- _____. Os Trabalhadores – Estudos Sobre a História do Operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2012.
- HOLLOWAY, Thomas. Prefácio: Haddock Lobo e o Recenseamento do Rio de Janeiro de 1849. São Paulo: Boletim De História Demográfica, n. 50, 2008.
- HONORATO, Cezar. O Polvo e o Porto. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. A Administração Do Porto Do Rio De Janeiro: Dos Anos 1850 À Estatização De Vargas (1930-45). In: POLONIA, Amelia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (Org.). La governanza de los puertos atlánticos, siglos xiv-xxi. Políticas e estructuras. 1ªed. Madrid: Casa De Velazquez/Uned, 2014, v. 1, p. 20-38.
- HOYLE, B. S.; PINDER, D. A. European port cities in transition. London: Belhaven Press, 1992.
- IGLÉSIAS, Francisco. A Revolução Industrial. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- JONES, Charles A. International Business in the Nineteenth Century. SUSSEX: Billing & Sons Ltd., 1987.
- KEMP, Tom. A Revolução Industrial na Europa do Século XIX. Lisboa: Edições, 1985.
- KONDER, Leandro. Marxismo e Alienação: Contribuição para um Estudo do Conceito Marxista de Alienação. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009.
- KULA, Witold. Da Tipologia dos Sistemas Econômicos. IN: FOURASTIÉ, Jacqueline et. al.. Economia. Rio de Janeiro: FGV, 1981.
- LANDES, David S. Prometeu desacorrentado. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1994.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. 1. ed. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural/Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1991.
- LAPA, José R. Amaral (org). Modos de Produção e Realidade Brasileira. Petrópolis: Vozes, 1980.
- LEFEBVRE, Henry. Direito a cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- LENHARO, Alcir. As Tropas da Moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1842. 2ª ed. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade, 1993.
- LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura, 1994.
- _____. História Financeira do Brasil Colonial. Rio de Janeiro: IBMEC, 1979.
- _____. História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977
- LOBO, Eulália. História do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.
- _____. Imigração portuguesa no Brasil. São Paulo: Editora Hucitec, 2001.
- _____. Questão Habitacional e o Movimento Operário. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1989.
- _____. Portugueses em Brasil en el siglo XX. Madrid: Editorial Mapfre, 1994.
- LUPORINI, Cesare. Dialéctica marxista e historicismo. Cuadernos de Pasado y Presente, Córdoba: Siglo XXI Argentina, n. 39, p. 9-53, abr. 1973.
- MALHANO, Clara; MALHANO, Hamilton. São Januário: Arquitetura e História. Rio de Janeiro: Mauad, 2002.

- MATHIAS, Herculano Gomes. *Comércio: 173 Anos de Desenvolvimento (Historia da Associação Comercial do Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- MANTUANO, Thiago Vinícius. *O TRAPICHE E SUAS FRONTEIRAS: A operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.
- _____. *SAUDOSOS DO QUE NÃO VIVERAM: A Estiva e seu Sindicato no Porto Pré-Capitalista do Rio de Janeiro*. Niterói: PPGH-UFF (artigo inédito) mimeo, 2015.
- _____. *Marx em Movimento – Os transportes em Sociedades Pré-Capitalistas*. In: *Colóquio Internacional Marx e o Marxismo*, 2015, Niterói: UFF.
- _____. *O trapiche e suas fronteiras: definições necessárias e conclusões possíveis*. In: *III Congresso Anual de História Contemporânea*, 2014: Coimbra.
- _____. *Por uma História Urbano-Portuária - e o porquê estudar o porto do Rio de Janeiro*. In: *III Congresso Fluminense de História Econômica*, 2014: Campos dos Goytacazes.
- _____. *A Região Portuária Segurou as Pontas - as atividades metal e mecânica na Comunidade Econômica Portuária da pré-indústria ao pós-encilhamento (1870-1907)*. Niterói: PPGH (Artigo Inédito), 2015, Mimeo.
- MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar. *A Economia da Região Portuária do Rio de Janeiro (1870-1900)*. Paris: Nuevo Mundo, Mundos Nuevos [Online], Colóquios.
- _____. *O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX*. *Revista Acervo*, vol. 1, 2015.
- _____. *OS AGENTES MÚLTIPLOS DO PORTO PRÉ-CAPITALISTA (1870-1900)*. In: *VI Jornadas Interdisciplinares de Estudios Portuarios – Red de Estudios Portuarios*, 2015, Rosário: porto de Rosário.
- _____. *O trapiche e suas fronteiras: negociantes e a transição do porto do Rio de Janeiro rumo à lógica do capital (XIX - XX)*. In: *X Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2013, Juiz de Fora. *Anais do X Congresso Brasileiro de História Econômica*, 2013.
- MANTUANO, Thiago Vinícius; OLIVEIRA JUNIOR, Alcidesio; HONORATO, Cezar Teixeira. *Comunidade Portuária do Rio de Janeiro (1870-1920)*. In: Manuel Reyes García Hurtado, Ofelia Rey Castelao. (Org.). *Fronteras de Agua: Las Ciudades Portuarias y su Universo Cultural (Siglos XIV-XXI)*. 1ed. Santiago de Compostela: UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA, 2016, v. 1, p. 469-484.
- MANTUANO, Thiago; ALVARENGA, Thiago; MARINHO, Marcos; DAFLON, Eduardo; MAGELA, Thiago. *Circulação de bens nas sociedades anteriores à plena lógica do capital: em busca de uma história coletiva das sociedades pretéritas*. In: *XII Semana de História da Universidade Federal de São João del Rei*, 2013: São João del Rei.
- MANTOUX, Paul. *La Revolución Industrial en el Siglo XVIII*. Madrid: Aguillar, 1962, p. 298.
- MATTOS, Ilmar. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987.
- MARCONDES, Renato Leite. *Diverso e Desigual: O Brasil Escravista na Década de 1870*. São Paulo: FUNPEC, 2009.
- _____. *O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem*. *Revista de Economia Política*, São Paulo, v. 32, p. 142-166, 2012.
- MARINHO, Marcos. *Escravidão e Engenho*. 2016. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2016.
- MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *Escravidão e Capitalismo Histórico no Século XIX: Brasil, Cuba e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.
- MARTINS, José de Souza. *O Cativo da Terra*. São Paulo: Editora Contexto, 2010.
- _____. *A Sociabilidade do Homem Simples*. São Paulo: Contexto, 2008.
- _____. *Conde Matarazzo: o empresário e a empresa*. São Paulo: Hucitec, 1976.

- MARX, Karl. Formações Econômicas Pré-Capitalistas. 4ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.
- _____. Grundrisse. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.
- _____. O Capital. Livro Segundo. Vol. 2. 3ª edição, São Paulo, Nova Cultural, 1988.
- _____. Manuscritos Econômico-Filosóficos. São Paulo: Boitempo, 2004.
- MASON, Stephen. Historia de la Ciencia, 4. vol. Madrid: Alianza Editorial, 1993.
- MENDONÇA, Sonia Regina de. Estado e educação rural no Brasil: alguns escritos. Rio de Janeiro: Faperj/Vício de Leitura, 2007.
- MENEZES, Lená Medeiros. Os indesejáveis: protesto, crime e expulsão na Capital Federal (1890-1930). Rio de Janeiro: Eduerj, 1996.
- MELO, Hildete Pereira de. O Café e a Economia Fluminense (1889-1920). In: Silva, Sérgio; SZMRECSÁNY, Tamás. (Org.). História Econômica da Primeira República. 1ed. São Paulo: HUCITEC/FAPESP/ABPHE, 1996, p. 215-234.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. O capitalismo tardio. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- MOTTA, Marly. Rio, cidade-capital. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.
- MOURA, Ana Maria da Silva. Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos. São Paulo: Hucitec, 1988.
- MOURA, Roberto. Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FUNARTE, 1983.
- OLIVEIRA, Francisco de. Crítica à razão dualista: o ornitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2003.
- OLIVEIRA, Geraldo Beauclair. Raízes da Indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense (1808-1860). 1 ed. Rio de Janeiro: Studio F & S Editora, 1992.
- _____. A construção inacabada: a economia brasileira, 1822-1860. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001.
- PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. OS SIMPLES COMISSÁRIOS: Negociantes e Política no Império. Niterói: EdUFF, 2014.
- _____. A Política dos Negociantes e o Porto do Rio de Janeiro no Século XIX. In: XXVI SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, São Paulo, 2011.
- PLUM, Walter. Ciências Naturais e Técnica a Caminho da “Revolução Industrial”: Aspectos Sociais e Culturais da Industrialização. Bonn: Instituto de Pesquisas da Fundação Friedrich-Ebert, 1979.
- POLONIA, Amélia; RIVERA, Ana Maria (org.). La Gobernanza de los Puertos Atlánticos, siglos XIV-XXI. Políticas y Estructuras. Madri: Casa de Velázquez, 2015.
- POVOLERI, Lérica Maria Lago. O Porto do Rio de Janeiro na Estratégia do Desenvolvimento da Relação Capitalista no Brasil: economia e política de transporte no primeiro governo Vargas (1930-1945). Rio de Janeiro: Tese de Doutorado, UFRJ, 2001.
- PRADO, Caio. História Econômica do Brasil. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1972.
- _____. Formação do Brasil Contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- PRATA, Ana. Políticas portuárias na I república (1880-1929). Lisboa: Caleidoscópio, 2011.
- QUEIRÓZ, Maria de Fátima Ferreira. Porto de Santos – Saúde e Trabalho em Tempos de Modernização. São Paulo: Ed. UNIFESP, 2015.
- RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In: VAINFAS, Ronaldo; CARDOSO, Ciro. (Org.). DOMÍNIOS DA HISTÓRIA. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- RIoux, Jean-Pierre. A revolução industrial (1780-1880). São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1975.
- ROCHA, Oswaldo Porto. A era das demolições. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura, 1995.
- ROSADO, Rita de Cássia. O Porto de Salvador: Modernização em Projeto (1854-1891). 1983. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1983.

- ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho; SANTOS, Flávio Gonçalves dos (org.). *Portos e Cidades: Movimentos portuários, Atlântico e Diáspora africana*. Ilhéus: Editus, 2011.
- ROSTOW, Walt Whitman. *The World Economy*. Texas: Universidade do Texas, 1978.
- RUBIN, Isaak. *A Teoria Marxista do Valor*. São Paulo, Brasiliense, 1980.
- SABOIA, Patrícia. *A saga da Wilson Sons*. Rio de Janeiro: Desiderata, 2005.
- SANTOS, Afonso Carlos Marques dos. *Do Livramento ao Cosme Velho: o Rio de Machado de Assis*. *IPOTESI: Revista de Estudos Literários*, v. 1, n. 3, Juiz de Fora, 1998.
- SANTOS, Corcino Medeiros. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.
- SANTOS, Flavio Gonçalves. *Economia e Cultura do Candomblé da Bahia*. Ilheus: Editus, 2013.
- SANTOS, Francisco Agenor Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: *Jornal do Commercio*. 1934. 2 v.
- SANTOS, José Wilson De Oliveira. *Transportes & Exportação*. Rio de Janeiro: Centro de Promoção da Exportação, 1972.
- SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes. *Sobre as Águas da Guanabara: Transporte e Trabalho no Rio de Janeiro do Século XIX (1835-1845)*. 2016. Dissertação (Mestrado em História Social). Instituto de História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, 2016.
- SARTI, Ingrid. *O Porto Vermelho: os Estivadores Santistas no Sindicato e na Política*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- SAUPIN, Guy. *Mondialisation et Modification des Hiérarchies des Grands Ports de Commerce, mi XVIIe – mi XIXe siècle : Une Comparaison entre l’Espagne, la France et la Grande Bretagne*. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [On Line], Colóquios, Dezembro 2016.
- SCHNORE, Leo Francis. *The New Urban History: Quantitative Explorations by American Historians*. Nova Jersey: Princeton University Press, 1975
- SERENI, Emilio. *La Categoría de “Formación Económico-Social”*. *Cuadernos de Pasado y Presente*. 2ª edição, n. 39. Cidade do México: Siglo XXI, 1976.
- SILVA, Maria Laís Pereira. *Os Transportes Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e Conflitos*. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes do Rio de Janeiro/ Divisão de Editoração, 1992.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *Formação Histórica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1962.
- _____. *História da Burguesia Brasileira*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro, 1808-1850*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- _____. *A Pequena África: Um Portal do Atlântico*. Rio de Janeiro: CEAP, 2011.
- SOARES, Luiz Carlos. *Povo de Cam na Capital do Brasil: a Escravidão Urbana no Rio de Janeiro do Século XIX*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007.
- _____. *Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX*. São Paulo: *Revista Brasileira de História*, v. 16, 1988.
- SPOSITO, Maria da Encarnação. *Capitalismo e urbanização*. São Paulo: Contexto, 1988.;
- SUZIGAN, Wilson. *Indústria Brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo, Brasiliense, 1986.
- SWEEZY, Paul; BARAN, Paul. *O Capital Monopolista: Ensaio Sobre a Ordem Econômica e Social Americana*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1966.
- TEIXEIRA, Fernando. *Operários sem Patrões. Os trabalhadores da cidade de Santos no entreguerras*. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2003
- TERRA, Paulo Cruz. *Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)*. Dissertação de Mestrado. Niterói: UFF/ICHF, 2007.

- TERRA, Paulo. Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906). 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.
- THOMPSON, Edward. A Formação da Classe Operária Inglesa. 2 Vol. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- TYLECOTE, Andrew. The Long Wave in the World Economy: The Current Crisis in Historical Perspective. Nova Iorque e Londres: Routledge, 1992.
- TOMIC, Dale. Pelo Prisma da Escravidão. Trabalho, Capital e Economia Mundial. São Paulo: EdUSP, 2011.
- TRINDADE, Alexandro Dantas. André Rebouças: da Engenharia civil a Engenharia Social. 2004. Tese (Doutorado em Sociologia). Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2004.
- TRIVIÑOS, Augusto. Introdução à pesquisa em Ciências Sociais: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.
- USHER, Abbott. A History of Mechanical Inventions. Cambridge: Harvard University Press, 1954.
- WEBER, Max. Economia e sociedade. Brasília: Editora da UNB, 2009.
- WEBER, Max. História econômica geral. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- WOOD, Ellen. A origem do capitalismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- WOOD, Ellen. O Império do Capital. São Paulo: Boitempo, 2014.
- VEBLE, Thorstein. Imperial Germany and the Industrial Revolution. New York: Macmillan, 1915.
- VELASCO E CRUZ, Maria Cecília. Virando o Jogo: Estivadores e Carregadores no Rio de Janeiro da Primeira República. São Paulo: Tese de Doutorado, USP, 1998.
- _____. O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: Uma Realidade de Muitas Faces. Niterói: Tempo, v. 8, n.2, p. 123-147, 1999.
- VIEIRA, Nívea. A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: Definição e Redefinição das Políticas Públicas para o Porto do Rio de Janeiro (1869-1934). Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH/UFF, 2014.
- _____. O PÚBLICO E O PRIVADO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO DO SÉCULO XIX. In: XXVI Simpósio Nacional de História, São Paulo 2011.
- _____. André Rebouças: o intelectual orgânico dos negociantes. In: XXVII S.N.H., Natal, 2013.
- VILLA, Carlos Valencia. Economia autônoma dos negros livres e formação do mercado no contexto da abolição: Estudo comparativo entre Rio de Janeiro e Virgínia no século XIX. Niterói: PPGH-UFF, Tese de Doutorado, 2012.
- _____. Negocios de un negro liberto en Río de Janeiro, 1850-1864. Revista Uruguaya de Historia Económica, v. 6, 2014.
- _____. Aglomeraciones Residenciales de Negros Libres en Río de Janeiro (Brasil) Y Richmond (Virginia, Estados Unidos) a Medios del Siglo XIX. Espaço e Economia. Revista Brasileira de Geografia Econômica, v. 2, 2013.
- VIOTTI, Emília. Da Senzala à Colônia. São Paulo: Editora Unesp, 1997.
- _____. Da Monarquia à República: Momentos Decisivos. São Paulo: Editora UNESP, 1999.