



Comendador Antônio Martins Lage
Entre a História Oficial e a Real Formação da Burguesia Brasileira

Thiago Vinícius Mantuano da Fonseca (PPGH-UFF)

RESUMO: Este trabalho objetiva aclarar a trajetória empresarial de Antônio Martins Lage à luz da realidade em que ele estava inserido e sobre a qual incidia, constituindo uma classe social em construção no Brasil oitocentista: a burguesia. Conhecido por seu título de comendador, Antônio era o segundo homem de negócios da família na praça do Rio de Janeiro, sendo prosseguidor das atividades portuárias do pai e de armação/navegação do sogro. Entretanto, o Comendador Antônio Martins Lage reproduziu e alargou a magnitude da empresa familiar, introduzindo uma vastíssima gama de novas atividades aos seus negócios. Como procede José de Souza Martins, em seu clássico "Conde Matarazzo: o Empresário e a Empresa", 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 da formação econômico-social do centro-sul brasileiro e a conjuntura vivida pelo comendador em suas atividades na praça do Rio de Janeiro, podemos lidar com o mito e com a realidade.

Palavras-Chave: Burguesia; História de Empresas; Lage.

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 elucida os



acontecimentos no interior do grupo e vice-versa.”¹, 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.”² Sem entender o desenvolvimento das forças produtivas na navegação e na operação portuária durante o século 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.³

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.

¹ MARTINS, José de Souza. Conde Matarazzo: o empresário e a empresa. São Paulo: Hucitec, 1976, p. 2.

² Ibidem, pp. 11-12.

³ BRASIL. Ministério da Justiça. Arquivo Nacional. Coleção Brasões: Dossiê Brasão de Armas de Joaquim José Pereira de Faro. Localizador BR.AN.RIO.OD.0.0.195. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1882.



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 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.⁴

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 legendária 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 intenso e inteligente, útil e produtivo, sempre riscando o ideal dos seus progenitores - o desenvolvimento da nossa navegação costeira interestadual [...]⁵

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

⁴ REVISTA ILLUSTRAÇÃO BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Editora de O Malho, Número Especial, v. 3, set. 1922, pp. 5-8.

⁵ Idem.



consubstanciadas, na prática, boa parte das questões sobre a relação entre navio e porto. Foi a trajetória do comendador que melhor nos pareceu traduzir os conflitos e complementariedades entre navegação e operação portuária.

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.

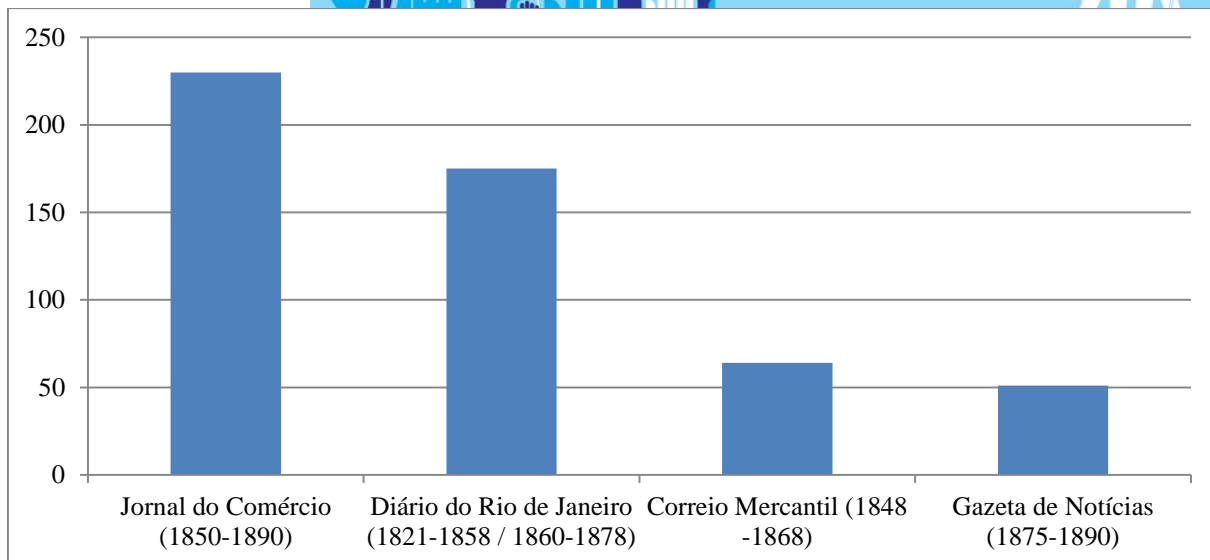
Como se pode ler no Diário do Rio de Janeiro, Antônio Martins Lage pedia sua matrícula no Tribunal do Comércio em fevereiro de 1851: “Matricula no Tribunal do Comércio (03/02): Antônio Martins Lage, cidadão brasileiro, domiciliado nesta cidade, com comércio de ferro, carvão e outro gêneros por atacado.”.⁶ Contudo, sua atuação na Praça do 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, coadjuvado pelos seus irmãos Camillo e Isabel. Até 1882 teve toda a autonomia para decidir os rumos empresariais da família. Embora reconheçamos a herança como parte fundamental para o entendimento de sua trajetória e pontuemos o seu próprio legado para as gerações posteriores, 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.”.⁷

Gráfico 1: Ocorrências de “Antônio Martins Lage” na Busca da Hemeroteca Digital

⁶ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro, 05/02/1851.

⁷ MARTINS, José de Souza. Op. Cit., p. 7.



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.

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.

Importa situar o leitor que, neste pequeno panorama, enfocaremos três questões primordiais para trajetória de Antônio Martins Lage, como de resto para toda burguesia em formação brasileira: o seu caráter marcadamente escravista; suas relações externas como viabilizador da inserção dependente brasileira na Divisão Internacional do Trabalho através do Mercado Mundial, no que conhecemos como Imperialismo; por último, importa também notar a sua importância como construtor do Estado, ao mesmo passo que por ele era privilegiado. Entretanto é bom frisar que ele adentrou em alguns negócios estranhos à atividade portuária e naval, como a descoberta e extração de guano das ilhas rochosas em alto mar.⁸

Burguesia em Formação

Antes, 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. É certo que sua inserção em empresas e organizações na sociedade civil era de fundamental importância para sua articulação política. Entretanto, aqui faremos breve reflexão sobre a sua inserção institucional, demonstrando como a sua

⁸ BRASIL. CLIB. Op. Cit. (5010, 10/07/1872).



articulação no aparelho de Estado Imperial garantiu saídas para diversos percalços que encontrou ao longo das décadas de atividade na Praça do Rio de Janeiro.

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.”⁹ Por mais que o autor tenha os méritos de ressaltar esse aspecto fundamental para formação da burguesia como classe social durante o oitocentos, consideramos o 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 país. Atua tanto na atividade comercial, como pode ser encontrado na manufatura, nas casas bancárias, companhias de seguro, bancos, etc.¹⁰

Cezar Honorato nos fornece a leitura mais correta sobre como podemos encarar essa classe no Brasil Império. A burguesia se apresenta no oitocentos como “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

⁹ 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.

¹⁰ PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Os Simples Comissários: Negociantes e Política no Império*. Niterói: EdUFF, 2014, pp. 28-29.



enriquecia não a partir da exploração das relações capitalistas de produção, mas da efetivação da produção escravista nos mercados internacionais capitalistas.”.¹¹

Pierre Vilar atenta para o descuido na caracterização de uma classe social, identificada com o comércio, a usura e as atividades urbanas de transformação, como burguesia, sem antes haver uma sociedade largamente repousada sobre os paradigmas do modo de produção capitalista. Entretanto, para ele, é exatamente nesse processo identificado com a acumulação primitiva de capitais que o modo de produção capitalista viabiliza-se e esgota as possibilidades estruturais dos modos precedentes, tomando de assalto todas as dimensões da produção. Segundo Vilar:

Tocamos no aspecto dialético do fenômeno: a acumulação primitiva de capital engendra sua própria destruição. [...] é necessário que o capital acumulado busque outro meio de reproduzir-se. É preciso que os homens de dinheiro invadam todo o corpo social e tomem o controle da produção.¹²

Os “homens de dinheiro” são exatamente parte dessa burguesia em formação, são eles que promovem a acumulação de capitais em parâmetros pré-capitalistas e eles (ou seus herdeiros) se apropriam, com nuances de acordo com a estrutura e conjuntura em que estão inseridos, dos meios de produção e revolucionam o modo de produção vigente. No caso brasileiro, 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 “Honradez” da Escravidão

A família Lage sempre foi grande proprietária de escravos ao longo de quase todo século XIX, por mais que seus herdeiros tenham escondido este fato na História Oficial das empresas da família, sempre ressaltando a suposta “honradez” do trabalho que exploravam em suas atividades. Desde o primeiro Antônio Martins Lage, passando pelo Comendador Antônio

¹¹ HONORATO, Cezar. O Polvo e o Porto. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 37.

¹² SANTIGO, Théo. História Capitalismo Transição. Rio de Janeiro: Livraria Eldorado Tijuca, 1975.

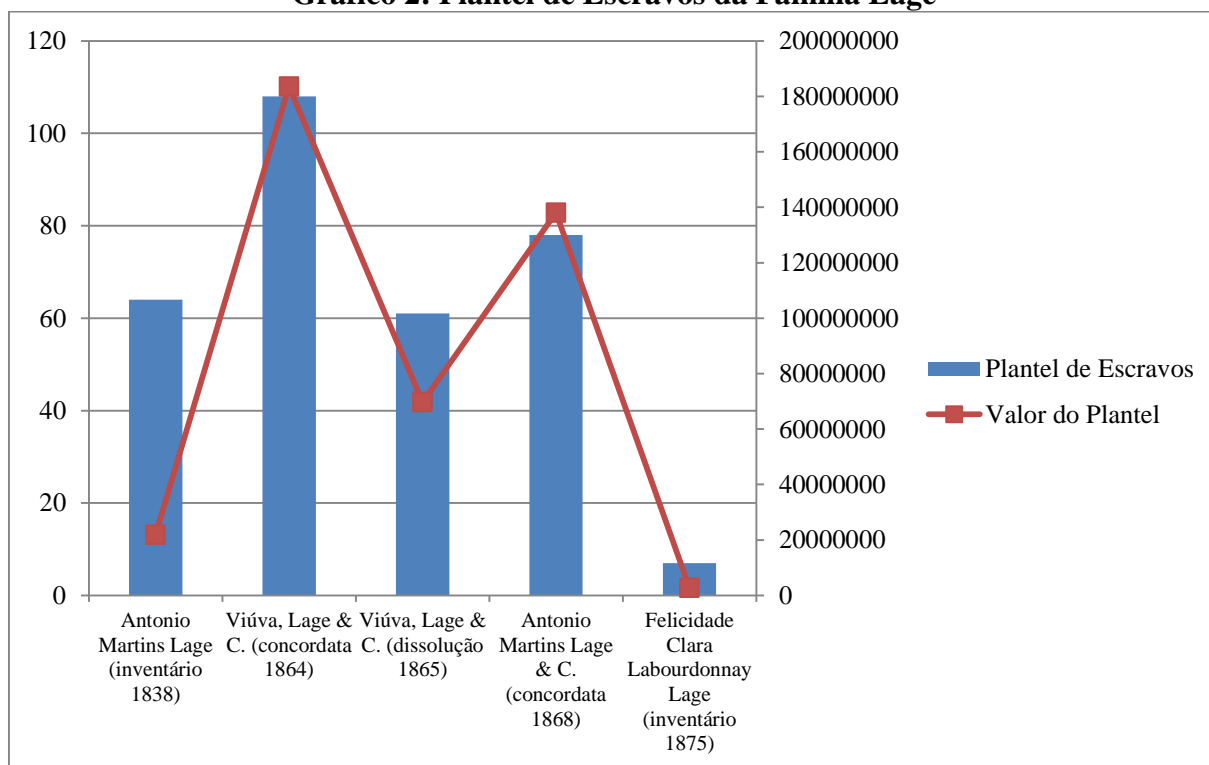
Martins Lage e incluindo Antônio Martins Lage Filho (o fundador da Companhia Nacional de Navegação Costeira), todos possuíram escravos. Este fato não é contraditório com a larga utilização da escravaria alugada e de ganho, assim como da contratação da força de trabalho livre, seja de forma avulsa ou 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 na Ilha das Enxadas.

Como se vê no **Gráfico 2**, a posse de escravos foi marca indelével da atuação empresarial e vida familiar dos Lage. O Comendador só fez expandir e potencializar a posse de almas por parte da família.

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.

Gráfico 2: 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.

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.

À Serviço dos Impérios

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 da magnitude de suas atividades, 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.¹³

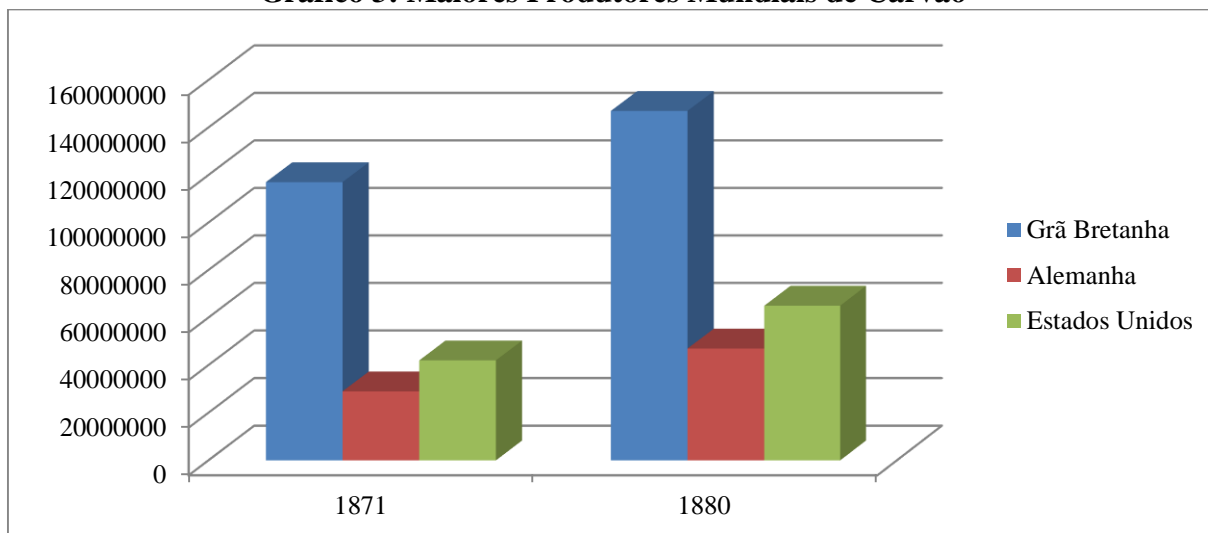
Os valores crescentes da importação de carvão em todo Império não nos deixam dúvidas sobre a importância crescente dessa atividade para a vida daquela sociedade. O carvão movia as embarcações que efetivavam a inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho, o carvão movia as máquinas que eram fruto do esforço de Modernização Conservadora do Império, o carvão passava a iluminar algumas das grandes cidades brasileiras...

O que nos pareceu relativamente trivial toma contornos de verdade quando combinamos dados da historiografia e as nossas fontes. Segundo Michel Beaud, a maior

¹³ ALMANAK... Op. Cit.

produtora mundial de carvão de pedra e coque no período era a Grã Bretanha, seguida dos Estados Unidos e da Alemanha, como se constata no **Gráfico 3**.

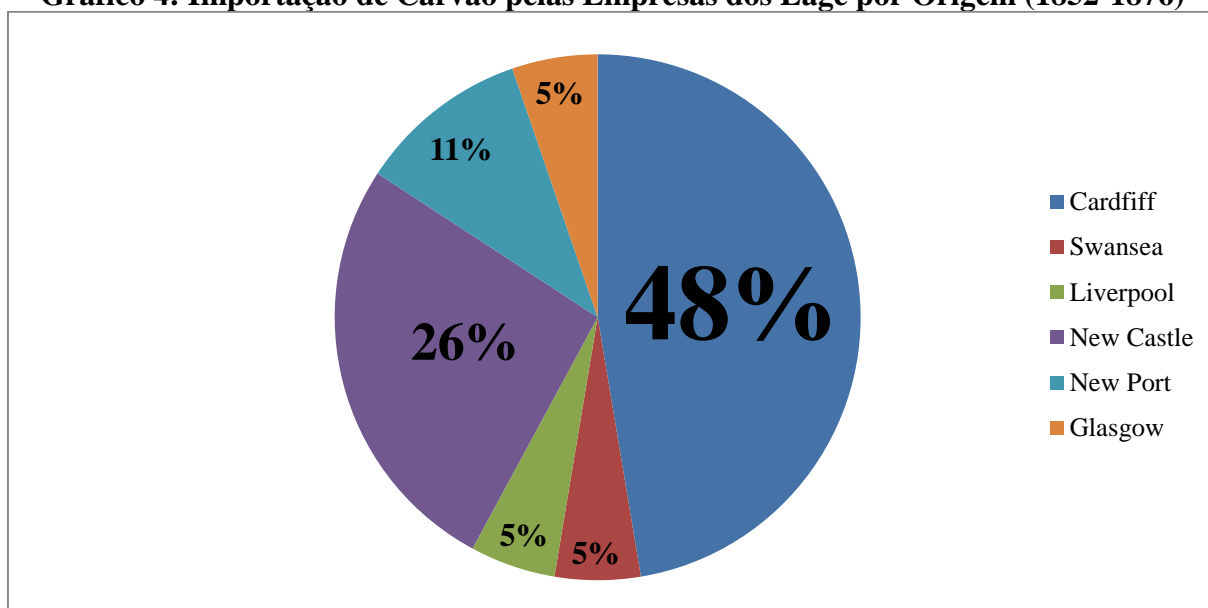
Gráfico 3: Maiores Produtores Mundiais de Carvão



Fonte (toneladas): BEAUD, Michel. A História do Capitalismo: De 1500 aos Nossos Dias. São Paulo: Brasiliense, 2001.

Recorrendo ao banco de dados dos anúncios 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 4**, podemos constatar que 89% das vezes a sua 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.

Gráfico 4: Importação de Carvão pelas Empresas dos Lage por Origem (1852-1876)



Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1852-1876.



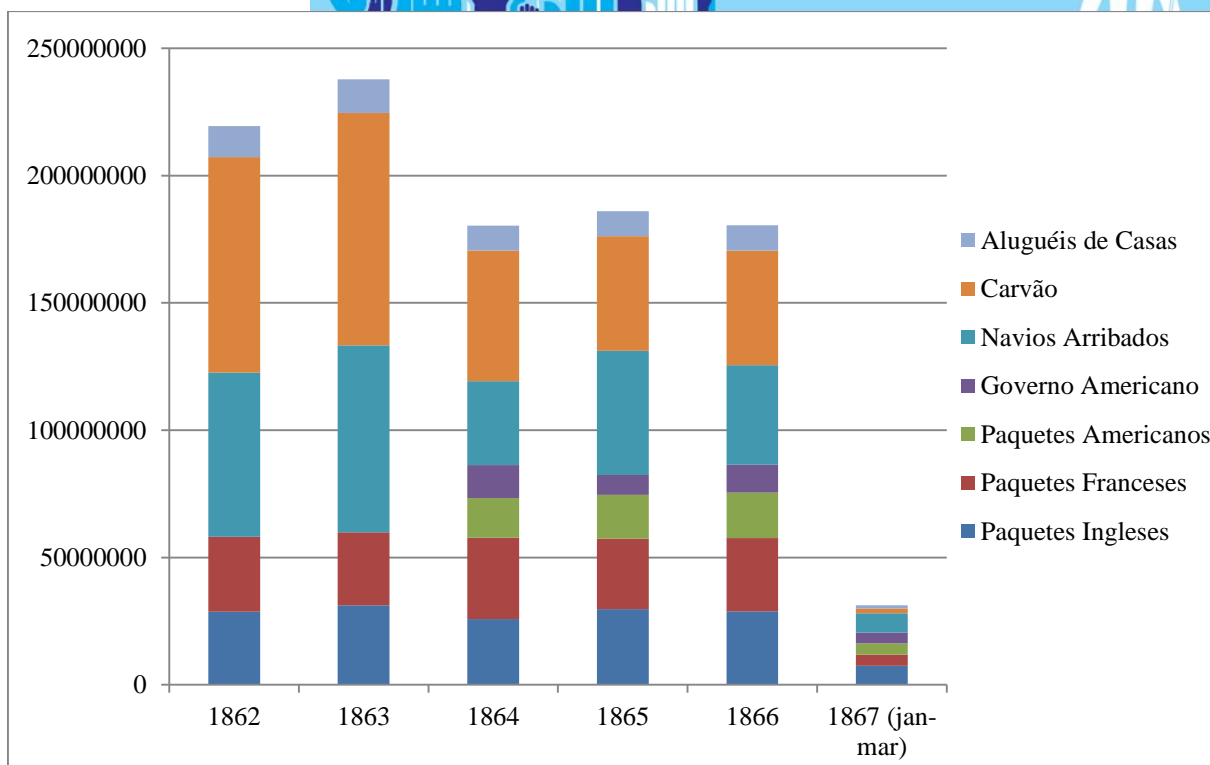
Com o **Gráfico 5** chegamos às conclusões mais candentes no que tange a relação de negócios do Comendador Antônio Martins Lage com agentes estrangeiros. A análise dos Balancetes Comerciais fornecidos pelo Banco do Brasil, quando da segunda falência de Antônio Martins Lage, nos parece definitiva e não cremos que tenha mudado substantivamente na década de 1870. Ao contrário, com a primeira Grande Depressão do capitalismo, foi fortalecida a profícua relação da burguesia nascente com os agentes econômicos que efetivavam o movimento global, especialmente atlântico, de expansão dos capitais para além das fronteiras do capitalismo central.

Neste quadrante da história, o Comendador Antônio Martins Lage aparece, como tantos outros, como viabilizador da dependência brasileira em sua inserção subordinada na Divisão Internacional do Trabalho via Mercado Mundial, como produtor de matérias-primas.

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 arribados¹⁴ 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 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.

Gráfico 5: Ganhos das Casas Viúva Lage & Filho e Antônio Martins Lage & C.

¹⁴ 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, reacondicionamento das cargas, mudanças de tripulação ou desembarque de feridos ou mortos, a demandar este porto.



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.

Parar coroar nossa argumentação, coadjuvando o dado no **Gráfico 5**, que demonstra os expressivos ganhos junto a clientela de paquetes ingleses, franceses e americanos, constatamos como 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 Navigation* (representado por *Stephen Busk & C.*) e, por incrível que pareça, a própria *Wilson Sons*!

Patriota ou Parasita? Construção do Aparelho Estatal e Privilégio na Relação com o Estado

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.¹⁵ Ademais, suas funções eram essenciais para a própria montagem do

¹⁵ MATTOS, Ilmar. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987.

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.

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 1861¹⁶, se habilitou em quarto lugar na Freguesia da Lagoa com 334 votos; em 1878¹⁷, 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.

Podemos afirmar que sua inserção institucional pela via eleitoral estava restrita à Freguesia da Lagoa, embora fosse algo perene e de repercussões mais amplas. Entretanto, 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 tem 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.

Mesmo assim, essa relação nem sempre foi harmoniosa. Segundo um misterioso registro no livro *Novo e Completo Índice Cronológico da História 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.¹⁸

¹⁶ DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO... Op. Cit. (06/01/1861).

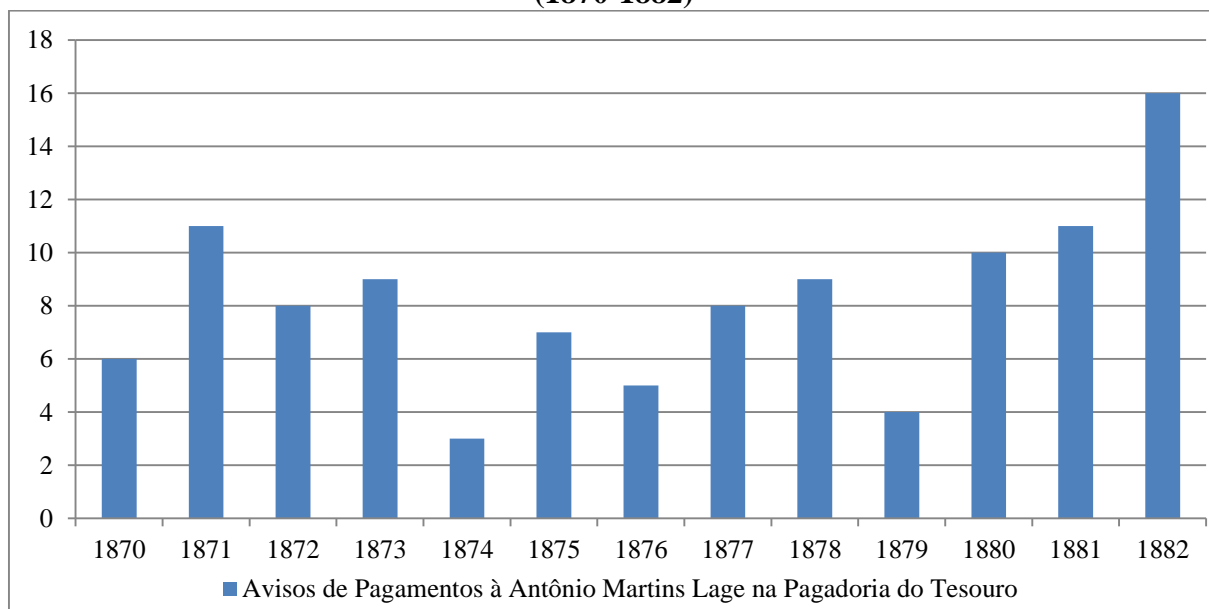
¹⁷ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (10/08/1878).

¹⁸ NOVO E COMPLETO ÍNDICE CRONOLÓGICO DA HISTÓRIA DO BRASIL. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 21/01/1879, p. 74.

Infelizmente não conseguimos identificar nos arquivos judiciais nenhum processo referente à essa acusação, embora nos pareça digna de citação pela gravidade do caso.

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 6** 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.”¹⁹

Gráfico 6: 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.

Acreditamos que apenas demonstrando suas passagens por outras 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 1: Outras Atividades e Ocupações de Antônio Martins Lage

¹⁹ JORNAL DO COMÉRCIO... Op. Cit. (03/02/1870).



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, 1853-1889.

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.

Considerações Finais

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 foi alvo da construção mitificada dos seus herdeiros. Coube a nós comparar o discurso produzido pelos seus sucessores, em momentos de necessidade de financiamento, com a realidade, embasado em farta comprovação empírica e à luz do processo de construção da burguesia brasileira.

O longo caminho desta 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 à frente da empresa da família por pelo menos vinte e cinco anos, construindo uma empresa que funcionava como verdadeira fortaleza produtiva, comercial e política.

Sua história se verifica como parte típica da estrutura brasileira no século XIX, tanto pelo escravismo, quanto por sua inserção ativa no aparelho do Estado, colaborando para sua construção e garantindo uma série de privilégios nesta relação. Também podemos percebê-la como parte da conjuntura internacional, demonstrando suas relações com os capitais



imperialistas como um verdadeiro agente facilitador da inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho.

Fontes

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1844-1882.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Juízo de Órfãos e Ausentes. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal do Comércio. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

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.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Superintendência do Patrimônio da União. Rio de Janeiro: Acervo da Superintendência do Patrimônio da União.

DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Tipografia do Diário do Rio de Janeiro.

JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1850-1890.

NOVO E COMPLETO ÍNDICE CRONOLÓGICO DA HISTORIA DO BRASIL. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1879.

REVISTA ILLUSTRAÇÃO BRASILEIRA. Rio de Janeiro: Editora de O Malho, Número Especial, v. 3, set. 1922.

Bibliografia

EL-KAREH, Almir Chaiban. Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855- 1865. Petrópolis: Vozes, 1980.

HONORATO, Cezar. O Polvo e o Porto. São Paulo: HUCITEC, 1996.



MARTINS, José de Souza. Conde Matarazzo: o empresário e a empresa. São Paulo: Hucitec, 1976.

MATTOS, Ilmar. O Tempo Saquarema. São Paulo: Hucitec, 1987.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. Os Simples Comissários: Negociantes e Política no Império. Niterói: EdUFF, 2014.

SANTIGO, Théo. História Capitalismo Transição. Rio de Janeiro: Livraria Eldorado Tijuca, 1975.