

história e historiografia dos transportes na corte imperial*

history and historiography of transports in the imperial court

Guilherme Babo Sedlacek**

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, Brasil

Marcus Vinicius Kelli***

Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil

RESUMO

Este artigo se propõe, num primeiro momento, a fazer um balanço da historiografia sobre os transportes em geral, no Império e na Corte, e a apresentar um panorama da economia da segunda metade do século XIX, a partir dos registros de companhias na Junta Comercial. Num segundo momento, são apresentados dois estudos de caso. Pretende-se oferecer alguma contribuição em dois sentidos: uma análise do setor de transportes em relação à economia imperial, a partir das companhias ou sociedades anônimas, e estudos de caso sobre aspectos pouco observados, sobretudo, os transportes urbanos privados e públicos.

Palavras-chave: Transportes. História. Economia.

ABSTRACT

This paper intends, at first, to make a balance on the historiography about transportation in general, within the Brazilian Empire and the Court, and to give an overview of the economy during the second half of the 19th century, based on the company records at the Commercial Board. In a second moment, two case studies are presented. We intend to make some contribution in two ways: an analysis of the transportation sector in relation to imperial economy, from its companies and anonymous societies, and case studies on mostly unobserved aspects, mainly, private and public urban transportation.

Keywords: Transportation. History. Economy.

* O presente trabalho foi realizado com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), Brasil e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), Brasil.

Submetido: 28 de fevereiro de 2016; aceito: 30 de maio de 2016.

** Doutorando em História Econômica na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Professor de História do Instituto Federal de Santa Catarina, Campus Xanxerê. *E-mail:* guilherme.babo@ifsc.edu.br

*** Doutorando em História Social no Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro. *E-mail:* marcus.vinicius.kelli@gmail.com

Introdução

Durante o século XIX, o desenvolvimento do setor de transportes mereceu a atenção de importantes estudos, registros, notícias e representações artísticas e literárias. A historiografia também dedicou desde então muitos livros, artigos, monografias, dissertações e teses sobre o assunto. Ainda assim, os amplos terrenos a serem desbravados, nos quais apenas trilhas foram abertas pelas perspectivas teóricas e metodológicas de alguns trabalhos pioneiros, do mesmo modo que as áreas totalmente inexploradas, indicam que os historiadores têm nesse campo uma longa estrada a ser percorrida.

A importância dos transportes no desenvolvimento econômico, na política ou na vida social foi sempre tomada como consenso, tal a notoriedade do volume dos negócios, das políticas públicas e das mudanças nos hábitos tanto no testemunho contemporâneo, como na observação histórica. Se, por um lado, os transportes foram tomados como elementos de análise em muitos estudos sobre a economia brasileira oitocentista, por outro, há uma carência de estudos que apresentem a real contribuição do desenvolvimento dos transportes para o desenvolvimento econômico em geral ou o peso do setor nas contas públicas.

Este artigo se propõe, num primeiro momento, a fazer um balanço da historiografia sobre os transportes em geral, no Império e na Corte, e a apresentar um panorama da economia da segunda metade do XIX, a partir dos registros de companhias na Junta Comercial. Seu segundo momento é marcado por um breve estudo de caso sobre a família Röhe, pioneira na fabricação de veículos de tração animal no Rio de Janeiro oitocentista. Atuando por mais de meio século no mesmo local, seus carros oferecem a possibilidade de observarmos as hierarquias sociais e, também, estabelecermos uma relação entre a produção e o espaço urbano. Por fim, um segundo estudo de caso sobre um empresário do setor de carris urbanos e suas estratégias de diversificação dos investimentos. Pretende-se oferecer alguma contribuição em dois sentidos: uma análise do setor de transportes em relação à economia imperial, a partir das companhias ou sociedades anônimas, e estudos de caso sobre aspectos pouco observados, sobretudo, os transportes urbanos privados e públicos.

1. Avanços e limites da historiografia dos transportes na Corte

O primeiro aspecto que caracteriza a historiografia dos transportes no Brasil é a concentração regional dos estudos sobre São Paulo, tanto estudos de caso como análises gerais, e o avanço modesto no que diz respeito a todas as demais regiões do país. Um dos sintomas mais claros da carência de estudos que atualizem o estado da arte e ofereçam um balanço das maiores contribuições de estudos recentes, bem como uma indicação dos temas não pesquisados, está no fato de a obra de Santos (1996), *Meios de transportes no Rio de Janeiro*, escrita em 1934, ainda ser a principal referência sobre a história dos transportes em geral para a capital no século XIX. Os transportes na Corte imperial não foram desde então objeto de nenhum outro estudo de escopo mais amplo que, seja pelo viés do desenvolvimento econômico e social ou das políticas públicas, superasse o ensaio de Santos, através de formulações teóricas consistentes e aplicação de metodologias adequadas.

Esse fato já justificaria, em nível da história local, os recortes espacial e temporal em que este artigo se insere. Ademais, a Corte imperial – depois Distrito Federal, hoje, capital de um dos principais estados em economia e produção acadêmica – tem uma centralidade política e econômica inquestionável no período estudado, permanecendo ainda hoje como um dos principais centros urbanos do país. A Corte e a Província do Rio de Janeiro receberam o maior número de investimentos públicos e privados em estradas, portos, canais e ferrovias ao longo do período monárquico. Como veremos na seção seguinte, a maioria esmagadora das companhias de transporte de todo o Império tinha suas sedes e exercia, ao menos parcialmente, suas atividades na Corte imperial. Pensando numa perspectiva macroeconômica, desconhecer a história dos transportes na Corte é desconhecer a história dos transportes no Brasil do século XIX. Apesar disso, o desenvolvimento dos transportes em São Paulo mereceu um maior número de estudos monográficos sobre companhias de estrada de ferro, trabalhadores do setor ou difusão de novos hábitos, no final do século XIX – embora a produção acadêmica privilegie a primeira metade do século XX.

Um segundo aspecto marcante sobre a historiografia dos transportes no Brasil dos séculos XIX e XX é que esta se limita praticamente aos

transportes ferroviários. Os trens foram uma grande inovação tecnológica para a época e as empresas do setor tiveram importante papel na organização do mercado de capitais e nas políticas públicas do Império e da Primeira República. Nesse sentido, o campo de estudos sobre história dos transportes foi estabelecido por trabalhos pioneiros como o de Almir Chaiban El-Kareh (1982), sobre os primeiros anos da Estrada de Ferro D. Pedro II, o de Palmira Petratti (1977), sobre a São Paulo Railway, o de Francisco Foot Hardman (1988), sobre a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, os de Flávio Saes (1981) e Colin Lewis (1991), sobre as ferrovias de São Paulo. O campo ainda tem sido revisitado por trabalhos mais recentes de William Summerhill (1998a, 1998b, 2003), sobre o desenvolvimento geral das ferrovias brasileiras, e de Guilherme Grandi (2007, 2013), sobre companhias paulistas.

Do recorte espacial (São Paulo) e do recorte setorial (transporte ferroviário), resulta o recorte temporal da maioria dos objetos de pesquisa, que vai do último quartel do século XIX à primeira metade do século XX. Essa preponderância dos estudos sobre com ênfase nesses três aspectos permanece nas teses e dissertações sobre a história dos transportes defendidas nas últimas décadas, que, em maioria, são relativas às relações com a cafeeicultura, aos processos de expansão ou de retração da malha férrea do país, à história de empresas nos setores público e privado e também à história local ou regional¹. É nesse sentido que pretendemos contribuir em alguma medida para a ampliação desse horizonte ao propormos uma análise que integre os diferentes setores dos transportes, que abranja todo o período do Império e que enfoque a cidade e a Província do Rio de Janeiro, à qual a Corte estava ligada de forma mais íntima que em relação às demais.

Por sua vez, no que toca aos demais setores dos transportes, se estes foram tomados poucas vezes como objetos de pesquisas historiográficas para todo o país, a maioria destas enfoca o Rio de Janeiro do século XIX. Alguns estudos pontuais carecem de outros que dialoguem com eles, mas têm o grande mérito de terem sido pioneiros na investigação

¹ No sítio eletrônico do Projeto Memória Ferroviária, da UNESP-Rosana, são oferecidas listas de indicações bibliográficas sobre história ferroviária, sobretudo de São Paulo, embora algumas delas não tenham o tema dos transportes como objeto central de estudo. Indicamos aqui as algumas referências para o Rio de Janeiro: Rabello (1996), Paula (2000), Marinho (2008), Sedlacek (2012), Costa (2015).

sobre certos aspectos da história dos transportes. Se as estradas não se constituem no objeto principal das análises de Stanley Stein (1961), em *Grandeza e decadência do café*, e de Alcir Lenharo (1992), em *As tropas da moderação*, ambos dedicaram boa parte de suas atenções às estradas que ligavam a Corte ao Vale do Paraíba e sua importância para o desenvolvimento da economia cafeeira e para a produção de abastecimento da capital, respectivamente. A história das estradas fluminenses bem como a das companhias de carruagens e diligências ou das tropas e carros de bois, e suas relações com o desenvolvimento econômico, social e político local e provincial, ainda permanecem como caminhos pouco trilhados com amplas perspectivas.

O trabalho de Sérgio Lamarão (1991), *Dos trapiches ao porto*, também é ainda a grande referência sobre o Porto do Rio de Janeiro para o período. Tanto no que diz respeito ao urbanismo e aos projetos de melhoramentos portuários, quanto às companhias diretamente relacionadas a eles, como as Docas D. Pedro II ou a Estrada de Ferro D. Pedro II, seu livro oferece uma análise bem completa para o século XIX. Ainda assim, podemos dizer que faltam outros trabalhos que procurem se somar a este, apresentar novas possibilidades interpretativas ou explorar novas fontes e metodologias que nos permitam alcançar uma melhor compreensão sobre a história do principal porto do Império. Além disso, os demais portos da baía de Guanabara ou da província não foram objetos de estudos sistemáticos, tampouco as inúmeras companhias nacionais ou internacionais de navegação que operavam linhas de vapores com destino ou parada no Rio de Janeiro.

Por fim, cabe citar um trabalho recente que esperamos que venha estimular outras pesquisas na área praticamente inexplorada da história dos canais de navegação, a tese de Ana Lucia Nunes Penha (2012), *Nas águas do canal*. A autora apresenta um estudo original sobre história empresarial, ao investigar as relações políticas e econômicas engendradas no longo período da construção do canal e a concomitância com a expansão das linhas férreas na província. Se o canal Campos-Macaé foi o maior empreendimento do gênero na província, muitos outros canais projetados e construídos, ao menos parcialmente, continuam numa zona de penumbra da história dos transportes, eclipsada pelo fascínio que as ferrovias causaram nos contemporâneos e nos historiadores. Os canais de navegação, da mesma forma que as estradas ou as companhias de

navegação, representaram importante parcela dos grandes negócios do setor de transportes que, mesmo abundantes nas fontes, foram ao esquecimento.

2. Companhias de transporte na Junta Comercial da Corte

Uma boa maneira de tentar avaliar o papel do setor de transportes na economia é através dos registros de companhias ou sociedades anônimas na Junta Comercial da Corte. Certamente, essa amostragem exclui as menores empresas do setor, registradas como outros tipos de sociedades comerciais, no entanto ela oferece a possibilidade de uma análise dos transportes em relação ao conjunto da economia². Entre 15 de junho de 1861 e 15 de novembro de 1889, foram feitos 766 registros de companhias nacionais e estrangeiras no Império. A Tabela 1 apresenta o número de companhias ou sociedades anônimas registradas na Junta Comercial em números gerais e só do setor de transportes, por ano, entre 1861 e 1889:

² A Lei n. 556, de 25 de junho de 1850, que estabeleceu o Código Comercial no país, exigia que as companhias ou sociedades anônimas tivessem autorização do governo para funcionar por tempo determinado, dependendo da aprovação do Legislativo, caso gozasse de privilégios. A escritura de associação ou os estatutos e os atos de autorização das companhias deveriam ser inscritos no Registro do Comércio do Tribunal do respectivo distrito. Após a publicação do Decreto n. 2.711, de 19 de dezembro de 1860, o registro passou a ser feito “pela entrega ou depósito de um exemplar, ou copia autêntica das cartas de autorização, e aprovação de Estatutos” (Art. 14). Esses registros passaram a ser numerados por antiguidade de apresentação das cópias ou exemplares, que eram emaçadas por sua ordem e encadernadas, dando origem a 33 livros de registros de companhias para o período do Império (1861 a 1889), dos quais 3 foram perdidos e os demais se encontram no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Através dos fichários, foi possível recuperar os registros das companhias de 2 dos livros perdidos (livros 2 e 3), mas o livro 22 parece ter sido perdido antes da elaboração do fichário. Com relação às demais formas de sociedades comerciais – em comandita, nome coletivo ou com firma, de capital e indústria ou em conta de participação – que não dependiam de autorização do governo para funcionar, apenas do registro do seu contrato, existe ainda uma infinidade de livros no fundo da Junta Comercial que não foram submetidos a um levantamento detalhado ou a uma análise seriada.

Tabela 1 – Registros de companhias ou sociedades anônimas na Junta Comercial por ano

ANO	REGISTROS	TRANSPORTES	ANO	REGISTROS	TRANSPORTES	ANO	REGISTROS	TRANSPORTES
1861	4	3	1871	25	11	1881	16	7
1862	6	0	1872	47	15	1882	23	11
1863	10	2	1873	45	16	1883	40	19
1864	7	1	1874	29	12	1884	11	2
1865	6	3	1875	28	10	1885	37	9
1866	7	0	1876	25	7	1886	64	11
1867	2	1	1877	23	7	1887	43	10
1868	6	3	1878	22	9	1888	69	22
1869	11	4	1879	17	7	1889	107	30
1870	20	10	1880	16	5	Total	766	247

Fonte: Livros 1-33 da Junta Comercial, Codes 46, Arquivo Nacional.

Vê-se que houve, ao longo do período, um ritmo crescente de formação de companhias, ainda que cerca de 150 dos 766 registros não se refiram a novas companhias, mas a registros de alterações em estatutos, elevação ou redução de capital ou, mais raramente, dissolução da sociedade. Como pontos fora dessa tendência crescente, temos apenas o ano de 1867 e o intervalo entre 1879 e 1881. Com relação ao ano de 1884, poderiam ser acrescentados os 25 registros de companhias referentes ao livro 22 da Junta Comercial, que foi perdido e cujos registros não constam no fichário.

As empresas de transportes também seguem tendência crescente próxima à geral. Mesmo nos anos em que sua participação relativa não é alta no número de registros, as companhias de transporte se mantêm como setor com maior número de registros. As exceções são os anos de 1862 e 1863 (com 3 e 4 registros de companhias de seguros, respectivamente), 1866 (3 registros de companhias de seguros e outros 3 de bancos), 1886, 1888 e 1889, quando as companhias do setor industrial foram responsáveis pelo maior ou pelo mesmo número de registros (respectivamente, 16, 22 e 32 companhias). Pode-se dizer que o período que vai de 1885 a 1889 corresponde a um surto industrial no final do Império, responsável por tornar este o segundo maior setor, ultrapassando os setores bancário e de seguros que sempre acompanharam as companhias de transportes como os mais representativos. A Tabela 2 apresenta os mesmos registros de companhias organizados por setor:

Tabela 2 – Registros de companhias ou sociedades anônimas na Junta Comercial por setor

SETOR	REGISTROS	SETOR	REGISTROS
Transportes	247	Previdência	15
Industrial	126	Social	15
Seguros	112	Imobiliário	10
Bancário	104	Colonização	9
Serviços urbanos	33	Pecuária	8
Comercial	29	Serviços domésticos	4
Mineração	28	Outros	4
Comunicações	22	Total	766

Fonte: Livros 1-33 da Junta Comercial, Codes 46, Arquivo Nacional.

Na Tabela 3, vemos que o maior número de registros de companhias de transportes ao longo do período é relativo ao setor ferroviário. Na década de 1860, o subsetor de navegação predomina, mas é ultrapassado pelos subsetores de ferrovias e de carris urbanos na década de 1870 e fica atrás apenas das ferrovias na década de 1880.

Tabela 3 – Registros de companhias de transporte na Junta Comercial por subsetor

SUBSETOR DOS TRANSPORTES	REGISTROS
Ferrovário	94
Navegação	74
Carris urbanos	62
Rodoviário	9
Portuário	5
Aquaviário	3
Total	247

Fonte: Livros 1-33 da Junta Comercial, Codes 46, Arquivo Nacional.

As companhias de navegação, predominantemente a vapor, incluem as de navegação fluvial, de cabotagem ou transatlânticas. No subsetor rodoviário, foram incluídas companhias de estradas de rodagem e de construção de transportes privados, como seges e carruagens. O subsetor portuário inclui companhias de docas e armazéns, enquanto o subsetor aquaviário inclui companhias de construção de canais e de desobstrução de rios. As companhias de estradas de ferro e as de carris urbanos, além de expressiva participação nos registros, apresentam também os maiores capitais sociais dentro do setor de transportes. A Tabela 4 apresenta as

21 companhias registradas com maior capital social no período 1861-1882.

Tabela 4 – Registros na Junta Comercial de companhias ou sociedades anônimas nacionais com capital social igual ou superior a 5 mil contos de réis entre 1861 e 1882

NOME	ANO	LIVRO	REGISTRO	SEDE	SETOR	CAPITAL
Banco do Brazil	1870	6	75	Rio de Janeiro	Bancário	33.000:000\$000
Banco Commercial e Agricola	1861	1	1	Rio de Janeiro	Bancário	20.000:000\$000
Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro	1872	8	115	Rio de Janeiro	Bancário	20.000:000\$000
Grande Banco de Credito Real do Imperio do Brazil	1882	19	387	Rio de Janeiro	Bancário	20.000:000\$000
Banco Rural e Hypothecario do Rio de Janeiro	1868	5	46	Rio de Janeiro	Bancário	16.000:000\$000
Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro	1872	8	130	Rio de Janeiro	Transportes	10.665:000\$000
Banco Nacional	1871	7	102	Rio de Janeiro	Bancário	10.000:000\$000
Companhia Pastoral, Agricola e Industrial	1873	11	193	Rio de Janeiro	Pecuária	10.000:000\$000
Companhia de Seg. Maritimos e Terrestre Integridade	1882	19	390	Rio de Janeiro	Seguros	8.000:000\$000
Companhia de seg. mar., ter. e de vida Fidelidade	1872	8	109	Rio de Janeiro	Seguros	8.000:000\$000
Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos	1882	18	378	Rio de Janeiro	Transportes	8.000:000\$000
Companhia Commercio de Café	1873	10	179	Rio de Janeiro	Comercial	6.000:000\$000
Companhia da Estrada de Ferro da Leopoldina	1879	16	326	Rio de Janeiro	Transportes	6.000:000\$000
Companhia de Seg. Maritimos e Terrestres Confiança	1872	7	108	Rio de Janeiro	Seguros	6.000:000\$000
Companhia Ferro Carril Nictheroyense	1872	8	123	Rio de Janeiro	Transportes	6.000:000\$000
Companhia de Carris Urbanos	1878	16	324	Rio de Janeiro	Transportes	5.400:000\$000
Banco da Província do Rio Grande do Sul	1874	11	216	Porto Alegre	Bancário	5.000:000\$000
Companhia Commercio e Lavoura	1872	9	139	Rio de Janeiro	Comercial	5.000:000\$000

NOME	ANO	LIVRO	REGISTRO	SEDE	SETOR	CAPITAL
Companhia da Estrada de Ferro de Carangolla	1875	12	230	Campos	Transportes	5.000:000\$000
Companhia de Seguros Previdente	1872	8	127	Rio de Janeiro	Seguros	5.000:000\$000
Companhia Paulista da E. F. de Jundiahy a Campinas	1870	6	77	São Paulo	Transportes	5.000:000\$000

Fonte: Livros 1-33 da Junta Comercial, Codes 46, Arquivo Nacional.

A tabela acima registra o momento de crescimento das atividades capitalistas no Império, ainda sob a vigência da chamada Lei dos Entaves (Lei n. 1.083, de 22 de agosto de 1860), até a promulgação da Lei n. 3.150, de 4 de novembro de 1882, que liberou a organização de companhias sem a autorização do governo (à exceção dos bancos de circulação e das empresas que gozassem de garantias de juros, sobretudo, ferrovias e engenhos centrais). Nota-se que o setor bancário, com sete registros, predomina no *big business*, acompanhado pelo setor de transportes, que, embora também tenha sete entre as maiores companhias, não tem nenhuma entre as cinco com maiores capitais subscritos. As quatro companhias de seguros e as duas companhias comerciais representam uma faixa intermediária e a única de pecuária constitui uma exceção. Somando-se as estradas de ferro D. Pedro II e de Cantagallo, administradas, respectivamente, pelo governo geral e provincial fluminense, podemos perceber a importância do setor de transportes para o desenvolvimento do mercado de capitais durante as décadas de 1860 e 1870.

Os dados consolidados nas tabelas acima permitiram traçar algumas linhas gerais do crescimento econômico e dos transportes nas três últimas décadas do Império. Por outro lado, tal panorama nos coloca mais perguntas que respostas. Quais as relações estabelecidas entre o desenvolvimento das empresas de transportes e o dos bancos e companhias de seguros ao longo do período? Quais as relações entre o desenvolvimento ferroviário e o surto manufatureiro da década de 1880? Quais as relações estabelecidas entre as empresas dos subsectores de transportes? Quão representativas são as sociedades anônimas e companhias dentro do setor de transportes como um todo, incluídos os pequenos negócios? Para tentar lançar algumas luzes sobre essa última questão, as seções seguintes analisam o crescimento de uma empresa familiar do subsector de transportes urbanos privados da Corte. Nas duas últimas seções, apresentaremos

um estudo do subsetor de transportes urbanos públicos (carris urbanos), cujo desenvolvimento nos permite ver algumas relações interessantes entre investimentos e polos dos dois subsetores de transportes urbanos.

3. O setor de transportes privados na Corte

É difícil falar da evolução dos sistemas de transporte na cidade do Rio de Janeiro imperial sem tocar no nome da família de origem germânica Röhe, cujas oficinas foram fundadas em 1831 à Rua do Conde d’Eu, 150-152³. Sua importância no setor deve-se principalmente a três fatores: primeiramente, ela é mencionada por diversos historiadores como proprietária do primeiro estabelecimento carioca de grande importância no segmento de veículos de tração animal; em segundo lugar, seu negócio se constituiu em centro de especialização para artesãos do couro, da madeira e do ferro; finalmente, tornaram-se referência nacional, além de exportadores para mercados próximos.

Uma boa gama de textos aponta para a participação dos Röhe na evolução do setor – que está ligado, por sua vez, ao desenvolvimento da própria cidade. Uma referência historiográfica para nosso trabalho é o livro *O Rio de Janeiro imperial*, mais precisamente seu capítulo intitulado “Transporte”, escrito em 1943. Nele, o autor Adolfo Morales de los Rios Filho identifica que Johann L. W. Röhe,

sabedor de que as carruagens do Brasil eram importadas da Europa, [...] para aqui veio com o firme propósito de fundar a indústria de carruagens. E o consegue, pois trouxe material, máquinas aperfeiçoadas e ideias novas. A fábrica Röhe [...] tornou-se popularíssima pelos tipos de carruagens que criou, de acordo com o meio brasileiro. (Morales de los Rios Filho, 2000, p. 138, grifo nosso)

De perfil empreendedor e com *know-how* no ofício, os Röhe desembarcaram em um espaço amplamente favorável, uma vez que o crescimento populacional e o desenvolvimento urbano potencializavam, conjuntamente, a demanda por transportes. Além disso, outra questão pesou a favor dos imigrantes: a baixa presença de mão de obra qualificada para

³ Atualmente Rua Frei Caneca, no centro da cidade.

a confecção de veículos – fruto de uma economia com baixo grau de industrialização. O Brasil oferecia extenso campo de atuação aos trabalhadores que chegassem do Velho Continente, pois, ainda que estes apresentassem conhecimento técnico defasado para os padrões europeus, poderiam ser considerados inovadores numa sociedade em processo de mecanização (Siriani, 2003, p. 145). Sobre isso, encontramos no Instituto Histórico Geográfico Brasileiro a publicação *Verdade á respeito da realização da colonização no Brasil*, de autoria de Johann Ludolph Wilhelm Röhe:

é necessario chamar principalmente Colonos de classes convenientes. Toda a questão de colonisação se comprometterá, se não houver muito cuidado na escolha dos primeiros Colonos [...]. A concorrência é certamente uma alavanca importantissima e util em todos os negocios, mas ella não pode ser applicada com utilidade á emigração. Lançando os olhos para os paizes d'onde o Brazil poderá obter Colonos uteis, só vemos a Allemanha. Os Francezes, os Espanhóes (á excepção dos Bosques) os Italianos, e todas as Nações de raça latina não s'expatrião [sic] se não na ultima extremidade. (Röhe, 1858, p. 4)

O texto acima foi publicado em 1858; um ano antes, colonos da Fazenda Ibicaba, sob a liderança do suíço Thomaz Davatz⁴, reclamavam do tratamento recebido em terras brasileiras, assim como do não cumprimento de promessas feitas antes da emigração. A má repercussão do levante manchou a reputação do Império do Brasil na Europa, o que nos leva a crer que o fragmento de Johann Röhe tenha buscado auxiliar na recuperação da imagem do país. Afinal, os Röhe trouxeram mais de 600 operários da Alemanha, tornando-os hábeis artífices que se espalharam pelo Brasil e pela Argentina (Morales de los Rios Filho, 2000, p. 138). Essa informação encontra eco no jornal *O Paiz*, de 26 de fevereiro de 1881, em matéria comemorativa ao cinquentenário das oficinas Röhe na capital imperial:

Essa casa foi fundada em 1831 por João Ludolfo Guilherme Röhe, que se estabeleceu como fabricantes de carros de luxo. Não encontrando aqui

⁴ Sobre o assunto, ver Sérgio Buarque de Holanda, Prefácio do tradutor, in: Davatz (1972).

os bons artistas de que precisava, era obrigado a mandar contratá-los na Europa, de modo que dentro de alguns anos, tinha esse homem mandado vir além de 500 artistas, algumas centenas de trabalhadores, que vinham como colonos com suas famílias, sendo que alguns d'elles estão hoje estabelecidos pelo interior, com oficinas, pequenas lavouras, etc.⁵.

Somente uma cidade com a complexidade do Rio de Janeiro poderia comportar à época um nicho de tamanha dimensão, tendo passado por modificações políticas e urbanísticas provocadas pela chegada da Corte em 1808, quando se transforma em referência cultural e centro econômico do país. Seguindo o fluxo das modificações impostas pela nobreza, percebemos o desenvolvimento de setores voltados aos itens de luxo, que atuaram de maneira decisiva no impulso de determinados segmentos da economia carioca – como é o caso das oficinas de veículos.

A partir da década de 1850, a Rua do Ouvidor, centro das novidades na capital, foi tomada por “cabeleireiros, alfaiates, modistas, perfumistas, floristas – todo esse comércio que se relaciona com a moda e o luxo” (Renault, 1976, p. 195). Encontramos nas páginas do *Almanack Laemmert*⁶ inúmeros anúncios relativos ao segmento, de lojas especializadas em moda, fazenda francesa e relógios, a perfumaria e porcelana. Essa transformação foi reflexo do desenvolvimento econômico provocado pelo café na *urbe* carioca, que, como nos mostra Carlos Lessa,

concentra[va] a estrutura de navegação de cabotagem e o comércio atacadista. Em 1859 havia 241 firmas importadoras e 192 firmas exportadoras, que constituíam o núcleo central do comércio atacadista. Em outro ponto da cidade prosperava o comércio de bens de alto luxo, suprimindo o restrito e exigente mercado formado pelas famílias de alta renda. (Lessa, 2000, p. 150)

Nesse contexto, o ato de consumir não estimularia apenas as vendas e a geração de empregos, mas se tornaria essencial para *mostrar aos outros quem se era*. Assim, itens como casa, mobiliário, vestuário, alimentação, número de escravos e o tipo de veículo possibilitavam a localização dos

⁵ Ver *O Paiz*. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_02&PagFis=1692>. Acesso em 10/12/2015.

⁶ Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1860/00001423.html>>. Acesso em 20/11/2015.

indivíduos no interior de seu grupo. Da mesma forma, ser proprietário de seu próprio meio de transporte era evidência de prestígio e riqueza – até porque demandava gastos com que poucos poderiam arcar. A compra e o sustento dos equinos, incluindo despesas com forragem e medicação, o vestuário elegante dos condutores, o espaço para o estacionamento e a manutenção dos veículos que requeriam amiúde pequenos reparos em função das condições precárias de boa parte das vias de circulação, tudo isso aumentava os custos do veículo e contribuía para restringir seu acesso. Para quem não possuísse tais recursos, havia a opção do aluguel por hora, como nos lembra Maria Beatriz Nizza da Silva:

Ter sege ou carruagem própria era sinal de uma “graduação” social elevada, mas quem não as possuía tinha sempre a possibilidade de recorrer esporadicamente a este meio de transporte para as longas distâncias ou quando se fazia necessária uma certa “representação”, como em dias de “grande função”, por exemplo. (Silva, 1977, p. 56)

O ato de consumir não pode ser encarado como uma escolha aleatória – trata-se, ao contrário, de algo intencional e calculado pelos indivíduos. Tornar-se visível era um exercício diário, uma vez que o espaço público potencializava a percepção entre os pares. Graças à exibição nas ruas por onde veículos circulavam, era possível salientar o enriquecimento individual, evidenciando progressos de ordem material (casa, carro, objetos) e pessoal (carreira, compra de títulos, espaços de sociabilidade) (DaMatta, 1997, p. 34). Assim, o mercado gerado pela necessidade de ostentar bens de luxo criou condições para que setores da economia, como os fabricantes de transportes privados, atravessassem um período de desenvolvimento durante uma considerável parte do século XIX.

4. Breve história do estabelecimento dos Röhe

Os Röhe se encontravam diante de uma excelente oportunidade de negócio, mas conquistar uma posição de destaque no setor da fabricação de veículos de tração animal demandava recursos – manter-se nela também. Para além da concorrência local ou estrangeira, era necessário tempo para a construção de confiança e de tradição no mercado, contratação de mão de obra, muito investimento na aquisição de maquinário,

na compra de ferramentas e de matéria-prima, e, ainda, possuir instalações próprias. Partindo desse cenário, é de esperar que, para que tenham se tornado referência no setor, o investimento da família Röhe em suas oficinas tenha sido massivo.

O grau de complexidade das instalações das oficinas pode ser observado na *Gazeta de Notícias*, de 17 de março de 1881. De acordo com a reportagem, elas consistiam em

um grande depósito com variadíssimo sortimento de todos os materiais. Oficina de Carpintaria – Aí são executados com a máxima perfeição todos os trabalhos desta especialidade. [...]. Dos variados maquinismos desta oficina citaremos apenas [...] uma serra de volta, uma máquina de aplinar de quatro faces e uma circular [...]. Oficina de Ferraria – Com quatorze forjas, um grande martelo de pressão, tornos, [...]. Um depósito de madeira. Um dito de ferro. Oficina de Rodas de Madeira. Oficina de Fundação de Ferro. [...] Oficina de Marcenaria – Trabalha nesta oficina uma máquina de recortar, ao que nos informam, única em seu gênero aqui. Duas vastíssimas salas de desenho. Um escritório [...]. Para prevenir a falta d'água fornecida pelo encanamento geral, a fábrica tem um profundíssimo poço onde uma bomba a vapor tira a água necessária a todo o serviço [...]. As oficinas são todas tão vastas, enormes, arejadas e claras, como não é fácil achar muitas⁷.

Graças a seu maquinário, o estabelecimento conseguiu atingir números impressionantes de produção (confeccionando algo próximo a dois carros por mês ao longo de meio século), além de uma posição de destaque que ultrapassava o contexto nacional, como demonstra *O Paiz*, relativo ao dia 7 de outubro de 1885:

Até 1881 pela escrituração da casa avaliava-se em mais de 1000 carros de duas e quatro rodas, fabricados nas oficinas da rua do Conde d'Eu [...]. Até essa época já havia a fábrica prontificado perto de 300 vagões para diversos misteres [...] e mais de 150 bondes de vários feitos e dimensões, dos quais 15 haviam sido encomendados por uma companhia de carris de Montevideo⁸.

⁷ Ver *Gazeta de Notícias*. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_02&PagFis=1798&Pesq>. Acesso em 1º/12/2015.

⁸ Ver *O Paiz*. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=178691_01&PagFis=1524>. Acesso em 2/12/2015.

Por intermédio de fontes distintas, foi possível acompanhar, *grosso modo*, a evolução do valor patrimonial do negócio. Em um primeiro momento, encontramos no acervo do Arquivo Nacional a escritura que transferiu o controle total do estabelecimento para os herdeiros dos fundadores da casa no ano de 1868. Guilherme Frederico Röhe e Henrique Cristiano Röhe, filhos de Johann Röhe e, para João Ludolfo Frederico Röhe, filho de Anton Röhe. O montante envolvido foi de 51:000\$000 réis⁹. Quatro anos após a transferência, o Banco Industrial surgiu como sócio comandita das oficinas. Segundo reportagem do periódico *O Movimento*, a nova parceria nascia em 1872 avaliada em 151:688\$430 réis – e, desse total, 110:000\$000 réis foram *injetados* pelo agente financeiro¹⁰. Por fim, no *Catálogo da Exposição da Indústria Nacional*¹¹, evento que ocorreu em 1881, o estabelecimento estava avaliado em 500:000\$000 réis.

Apesar dessa reorganização dos negócios em 1883, quando as instalações abrangiam “uma área superior a 12.000 metros quadrados e ocupa[va]m um pessoal de 160 e 170 entre operários e aprendizes”¹², os jornais anunciaram a aquisição das oficinas pela Companhia Constructora. Segundo a nota,

os Srs. Röhe Irmãos, para não deixarem abater uma empresa levantada a custos de tantos esforços e sacrifícios lançam mão de uma companhia, cujos os capitais próprios pusessem a fábrica ao abrigo de qualquer eventualidade, que a todo o momento ameaçam na indústria crises ainda as mais passageiras. Organizou-se então a Companhia Constructora, a cujo domínio e posse foi transferido esse importante estabelecimento que acabamos de visitar [...]. A antiga casa Röhe pertence à Companhia Constructora desde maio¹³.

⁹ AN – Ofício de Notas do Rio de Janeiro – 3-5F, livro 256, microfilme 010-27-79, folha 25.

¹⁰ Ver *O movimento*. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=211435&PagFis=197>>. Acesso em 2/12/2015.

¹¹ *Catálogo da Exposição da Indústria Nacional promovida e levada a efeito pela associação Industrial em 1881 com os auxílios do Governo Imperial*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882, p. 225.

¹² Idem, ibidem.

¹³ Ver *O Paiz*. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=178691_01&PagFis=1524>. Acesso em 2/12/2015.

Assim, nascia a Companhia Constructora com capital avaliado em 1.000:000\$000 réis¹⁴, empresa cujo registro na Junta Comercial não foi identificado, tendo provavelmente sido feito no livro 22, que foi perdido, conforme indicamos na segunda seção. O endereço da Rua do Conde d'Eu pertencera aos Röhe por pouco mais de meio século, logo estava associado à família; levaria ainda um tempo para que fosse assimilado como referência pelo novo estabelecimento.

Uma longa permanência na mesma localização costuma a favorecer a criação de uma identidade entre espaço físico e atividade econômica que ali atua. Muitos comerciantes à época eram provenientes de outros países, e sua concentração em determinadas ruas acabava gerando um vínculo entre nacionalidades e logradouros. Assim, algumas vias formavam sua identidade pelo domínio de estrangeiros em sua paisagem, ou ainda pela grande concentração de determinados ofícios ao longo de sua extensão.

Isso ocorria pela maior oferta de grandes terrenos fora do perímetro comercial, mas também por não sofrerem com as limitações impostas pelo poder público. E, para que não houvesse um distanciamento muito grande do centro comercial, havia a alternativa de desmembrar os setores de produção e de venda – que se mantinha no centro da cidade. Tal exemplo pode ser observado no anúncio de *O Paiz*¹⁵, para o ano de 1886. Na publicação do dia 12 de fevereiro, encontramos dois endereços pertencentes a Henrique Christiano Röhe: na Rua do Hospício, n. 33, estava o seu escritório, espaço dedicado para receber seus clientes; já, na Rua do Conde d'Eu, n. 144, situava-se a sua oficina, local destinado para a produção dos seus veículos.

5. Transformações no mercado de veículos privados

No momento em que houve a venda das oficinas Röhe, o setor de transportes passava por um período de consideráveis modificações. É o

¹⁴ Sobre o decreto imperial referente à Companhia Constructora, ver <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8846-13-janeiro-1883-544201-publicacaooriginal-55183-pe.html>>. Acesso em 20/4/2014.

¹⁵ Ver *O Paiz*. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=178691_01&PagFis=2080>. Acesso em 9/12/2015.

que confirma o *Almanack Laemmert*, no qual é possível encontrar um número considerável de anunciantes na capital fluminense entre os anos de 1845 e 1880:

Tabela 5 – Número de estabelecimentos para o aluguel de veículos de tração animal, seção –“Alugadores de seges e carruagens”

ANO	QUANTIDADE DE ANÚNCIOS	ANO	QUANTIDADE DE ANÚNCIOS	ANO	QUANTIDADE DE ANÚNCIOS
1845	14	1850	15	1855	18
1860	23	1865	24	1870	22
1875	9	1880	5	–	–

Fonte: *Almanack Laemmert* (1845-1880).

Com os dados oferecidos, podemos traçar dois movimentos distintos no setor: um de *expansão* – de 1840 a 1860 –, e outro de *contração* – de 1870 a 1880. No mesmo sentido estavam os pedidos de licenças para tálburis analisados por Francisco Agenor de Noronha Santos na tabela abaixo. Como podemos perceber, a partir da década de 1870, tanto o número de anúncios quanto o número de pedidos de licença decaem:

Tabela 6 – Tálburis matriculados entre as décadas de 1860 e 1880

ANO	MATRICULADOS	ANO	MATRICULADOS
1866	476	1867	536
1868	600	1870	465
1872	332	1874	360
1875-1876	257	1880-1884	147

Fonte: Santos (1996, p. 89).

Que relação podemos traçar? Se houve diminuição na demanda do aluguel de veículos, houve também, muito provavelmente, queda no registro de licenças para circular pela cidade – solicitação esta que era feita por proprietários de cocheiras ou por indivíduos que explorassem o setor por conta própria. Tal contração no mercado foi fruto do avanço que se verificava na expansão das linhas de bonde que começavam a circular. Como ressalta Amara Silva de Souza Rocha, entre “1868 (ano das primeiras concessões para linhas de bondes) e 1905 (auge das reformas urbanas empreendidas por Pereira Passos) foram concedidas mais de quarenta autorizações para a formação de companhias de exploração de linhas” (Rocha, 1997, p. 109).

A queda verificada em relação aos números de cocheiras e de licenças de tálburis esteve relacionada à queda na produção das oficinas cariocas. Esse cenário implicou uma baixa do fluxo de caixa que, por sua vez, ocasionou atrasos e até suspensão de pagamentos aos fornecedores e trabalhadores. Ainda que fosse referência no setor, mesmo nas dependências dos Röhe foi possível constatar esse tipo de problema. É o que veremos em duas reportagens publicadas entre os dias 17 e 19 de março de 1882, com notícias que se contradizem de maneira curiosa.

Na primeira matéria, intitulada “Os Srs Röhe & Irmãos e seus empregados”, o pasquim *Carbonário* toma a palavra na posição de acusador dos Röhe, relatando que

há uns tempos a esta parte que os Srs Röhe & Irmãos oprime seus operários, atrasando-lhes os pagamentos quinzenais. Sem julgarmos que esta falta tenha atingido à altura de um princípio de descrédito para os honrados fabricantes, temos notado, a decorrer dos meses, que a falta de pagamentos quinzenais, é numerosa. Operários que contam com cinco ou seis quinzenas [...]. O operário come, bebe, veste se, rompe calçado e para tudo isto, é preciso como carvão que dá impulso à máquina – o dinheiro. [...] Inda [sic] a pouco tempo, um operário foi ao *prego* lançar corrente e relógio, porque sua mulher estava doente e era preciso dinheiro¹⁶.

Em uma sociedade na qual a honra desempenhava papel crucial para afiançar relações de crédito, uma matéria de tom negativo causaria constrangimento no mundo dos negócios. Dois dias depois a *Gazeta de Notícias* surge como defesa da casa, e a palavra é tomada, surpreendentemente, pelos próprios trabalhadores:

Oficinas de Röhe Irmãos – Nós abaixo assinados, operários de Röhe Irmãos, deparado com um artigo no *Carbonario*, o qual afeta a dignidade dos nossos patrões, declaramos espontaneamente que nunca tivemos necessidade de mercadejar a honra em prol da necessidade, por falta de pagamento, como abaixo se vê pelo tempo que trabalhamos nas oficinas dos mesmos senhores¹⁷.

¹⁶ Ver *Carbonário*. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=332771&PagFis=283>>. Acesso em 3/12/2015.

¹⁷ Ver *Gazeta de Notícias*. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_02&PagFis=3454&Pesq=>>. Acesso em 3/12/2015.

A notícia segue com um total de 70 assinaturas em prol dos proprietários, indicando inclusive o tempo de serviço de cada um nas oficinas, e suscita 3 questionamentos pertinentes. Em primeiro lugar, o breve tempo de resposta à nota do *Carbonário*, o que evidencia a busca pela preservação do nome da tradicional família alemã no contexto de sua atuação econômica. O segundo aspecto diz respeito à construção da defesa: ao invés dos proprietários refutarem a acusação, emitindo eles mesmos a nota de repúdio, são utilizados como agentes os maiores prejudicados na polêmica, isto é, os trabalhadores. Finalmente, temos a questão vinculada aos emissores da nota: tendo em vista o baixo grau de instrução da população brasileira no período, é espantoso que os operários tenham sequer tido ciência da publicação do jornal, que dirá tomar a iniciativa de desmenti-la. Não é possível saber até que ponto a nota da *Gazeta de Notícias* foi um ato pautado pela livre-iniciativa, mas tendemos a crer que a resposta tenha sido induzida, ou seja, de responsabilidades dos proprietários.

Não questionamos o impacto que os bondes proporcionaram no transporte coletivo, barateando o deslocamento e trazendo uma certa melhoria na qualidade de vida dos cariocas. Contudo, é difícil imaginar que as classes mais abastadas – principais membros dos três poderes, das forças armadas, do alto clero, das representações estrangeiras, por exemplo – tenham abandonado seus veículos particulares para se movimentar pela cidade em bondes, especialmente considerando que passaram a habitar espaços afastados do centro comercial, mais elitizado, como os bairros da Zona Sul. Por isso, a partir de nossos estudos, podemos trabalhar com duas hipóteses mais significativas para a venda das oficinas dos Röhe: uma excelente oferta por suas instalações, ou mesmo uma saída para sanar dívidas decorrentes de uma possível má administração.

Com a modificação do setor de transportes, tornava-se crucial construir novas estratégias de sobrevivência. Graças ao *know-how* acumulado por alguns fabricantes ao longo de décadas, foi possível desenvolver novos produtos à base de ferro, de madeira e de couro, por exemplo – o que possibilitou, por sua vez, a construção de um portfólio capaz não apenas de garantir novas oportunidades de provento, mas também de proporcionar novas estratégias para contornar eventuais crises ou fracassos.

6. O desenvolvimento dos carris urbanos na Corte

Em 1872, foram assentados os primeiros trilhos para transporte de cargas no interior da cidade do Rio de Janeiro pela Companhia Locomotora, ligando a estação ferroviária D. Pedro II à região portuária da Saúde e tendo como principal finalidade o transporte urbano do café ensacado. A companhia, que tivera seus estatutos aprovados desde 1865, enfrentou dificuldades para levantar o capital na Praça do Comércio do Rio de Janeiro, em face das dificuldades econômicas com a quebra da casa bancária Souto & Co., em setembro de 1864, e com o advento da Guerra do Paraguai. Em 1869, foi registrada sob o número 59, no livro 6 de sociedades anônimas da Junta Comercial.

Segundo Jaime Benchimol, somente em 1871 o gerente e fundador, Antonio Victor de Assis Silveira, reuniria entre os negociantes de café da cidade o capital necessário para o início das obras, contando para isso com o apoio do negociante de café Domingos Moitinho, para distribuir as ações, que teria adquirido 725 das 12 mil ações de 200 mil-réis, num total de 2.400 contos. Há alguma confusão nas informações apresentadas pelo autor, já que o capital da companhia só atingiria essa cifra em 1875, como veremos. De toda forma, é curioso perceber essa primeira referência ao envolvimento de Moitinho com empresas de carris urbanos, enquanto ainda se dedicava principalmente à atividade de negociante de café (Benchimol, 1992, p. 55).

Nesse mesmo ano em que a Companhia Locomotora iniciava suas obras, os principais atingidos pela nova concorrente, donos de carroças que transportavam no mesmo percurso o café da estação ao porto, sindicaram-se na Empresa de Transporte Urbano de Mercadorias, que congregou quase todas as casas comissárias, ensacadores e exportadores. Mas, em outubro de 1872, a Companhia Locomotora “encampou a empresa tomando posse de 23 escravos, 115 carroções, 352 animais e todo seu material rodante” e “executou obras para facilitar o transporte do café, como, por exemplo, o aumento da ponte da estação da Prainha (antigo trapiche Mauá) ‘para fazer com carris da Companhia o embarque do café nos vapores das linhas do Pacífico, Hamburgo e Nova York’” (Benchimol, 1992, p. 55).

Um aspecto mencionado por Benchimol com relação à Companhia Locomotora que merece maior atenção é a preferência pela mão de

obra livre. Essa questão é central para se pensar não só a visão desses negociantes a respeito das relações de trabalho na empresa, como a atuação política e econômica deles no período de crescimento da campanha abolicionista. O parecer da Comissão de Contas, em 1873, afirmava ser contrário ao interesse da empresa a propriedade escrava, que foi comunicada a venda dos seus últimos 21 escravos em 1874. Esses fatos parecem estar relacionados à encampação da Empresa de Transportes Urbanos de Mercadorias em 1872, que incluiu seus 23 escravos. Tanto a carência de braços escravos na cafeicultura, existente desde o fim do tráfico atlântico, como o contato dos negociantes de café que detinham as ações da Companhia Locomotora com os negociantes e cafeicultores fluminenses poderiam permitir a venda daqueles escravos adquiridos anteriormente com boa margem de lucro.

Como demonstra Benchimol em sua análise da participação da Companhia Locomotora no transporte urbano do café, a empresa exerceu o “virtual monopólio” do transporte da produção cafeeira enviada do interior do estado pela Estrada de Ferro D. Pedro II para os trapiches do principal porto exportador e importador do Império. Entre os anos de 1873 e 1877, transportou em média 1 milhão e 800 mil sacas de café, praticamente a mesma quantidade de café expedido das estações dessa ferrovia para a Corte. Baseando-se, no entanto, nos relatórios da companhia apresentados aos acionistas, o autor aponta que, não obstante o exercício de tal monopólio, a empresa sempre obteve lucros relativamente baixos no serviço de transporte do café. Segundo Benchimol, “à primeira assembleia dos acionistas, o gerente declarou que ‘o algarismo da despesa comparado com o da receita eleva-se a uma proporção que em circunstâncias normais seria desanimadora’” (Benchimol, 1992, p. 56). Inferimos dessa passagem que os auxílios do governo funcionaram como principal motivo para que a “animação” com o negócio se mantivesse. Sem a da isenção de direitos de importação de trilhos e materiais ou da exclusividade sobre o tráfego em certas ruas (o que seriam talvez as “condições normais”), a sobrevivência da empresa seria comprometida.

Jaime Benchimol afirma que em 1874, diante de um saldo negativo de 20 contos no primeiro semestre, a empresa demitiu empregados, vendeu alguns imóveis e iniciou o serviço de transporte de passageiros. A partir de então, a seção de passageiros teria passado a oferecer maiores lucros, embora proporcionasse menor receita que o transporte de cargas.

No entanto, a análise dos registros da Junta Comercial nos permite fazer outra leitura. As concessões de novas linhas e do serviço de transporte de passageiros parecem representar uma ampliação das atividades da companhia, acompanhada do crescimento do seu capital social. Em 1873, a empresa havia triplicado seu capital original, passando de 300 contos de réis para 1.200 contos, de maneira que não parece passar por dificuldades. Em 1875, o capital era novamente ampliado, atingindo 2.400:000\$000 réis¹⁸. Isso nos obriga a relativizar seu discurso centrado nas dificuldades, que provavelmente buscava garantir maiores auxílios do governo.

Em 1878, a Locomotora fundiu-se com as outras três empresas de viação férrea urbana da cidade do Rio de Janeiro (Santa Thereza, Carioca & Riachuelo e Fluminense), formando a Companhia de Carris Urbanos, o que demonstra que o transporte urbano de trabalhadores já era um importante filão do mercado, despertando o interesse de negociantes e capitalistas. A nova companhia surgia detendo o monopólio do transporte urbano de passageiros na Corte e a autorização para transporte de bagagens e cargas pelo mesmo prazo de 33 anos¹⁹. Com a fusão, o capital da nova companhia passou a ser de 5.400:000\$000 réis, pouco menos que os 6 mil contos que a única empresa nacional de carris urbanos com maior capital naquele momento, a Companhia Ferro Carril Nictheroyense.

7. Os investimentos de Domingos Moitinho nos carris urbanos em Niterói

Como vimos na Tabela 4, apenas a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, ao ser nacionalizada em 1883, se tornaria maior que a Carris Urbanos e a Nictheroyense. Sobre esta última, no entanto, deve-se ressaltar que já não poderia ser caracterizada como uma empresa de carris urbanos exclusivamente. A capital fluminense conhecera o bonde de tração animal em outubro de 1871, quando foi inaugurada a primei-

¹⁸ Companhia Locomotora, 1869, livro 6, registro 59; 1873, livro 10, registro 155; 1875, livro 12, registro 243, Junta Comercial – Codes 46 – Arquivo Nacional.

¹⁹ Companhia de Carris Urbanos, 1878, livro 16, registro 324, Junta Comercial – Codes 46 – Arquivo Nacional.

ra linha da Companhia Ferro Carril Nictheroyense, que, saindo da estação das barcas de São Domingos, passava pelos bairros do Ingá e Icaraí, terminando no Barreto, junto ao Morro do Cavalão. A empresa, registrada naquele ano com um capital de 1.500 contos sob o número 85 do livro 7 da Junta Comercial, continuou a atuar no transporte urbano de passageiros e, em 1873, já inaugurava o ramal de Santa Rosa e construía o da Ponta da Areia²⁰.

Mas, desde a substituição dos estatutos da empresa por novos em 1872, fica claro que o principal investimento da Nictheroyense é a construção de “uma linha de estrada de ferro a vapor que, partindo da cidade de Nictheroy, terminará na freguezia de Nossa Senhora das Neves, municipio de Macahé, que é a 1ª secção da Estrada de ferro de Nictheroy a Campos [...] com um ramal até Villa Nova a entroncar-se com a Estrada de ferro de Cantagallo”. Está claro que são as perspectivas de transporte de cargas e passageiros entre a capital fluminense e os municípios de Campos e Cantagalo, concedidos por 90 anos, que motivam a ampliação do capital da empresa para 6 mil contos²¹.

No relatório de outubro de 1876 do presidente do Rio de Janeiro, consta que em 10 de fevereiro do mesmo ano, tendo o governo provincial autorizado “que a referida companhia transferisse a Domingos Moutinho o contracto de 27 de Janeiro de 1871 e suas novações de 31 de Outubro de 1872 e 13 de Janeiro de 1873, lavrou-se a 23 de Junho findo o termo de transferênciã”²². Após a transferência da companhia para Moitinho, ela continuou a crescer graças aos favores concedidos pelo governo provincial fluminense, como demonstra a exposição do presidente em janeiro de 1877²³.

²⁰ *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na segunda sessão da decima nona legislatura no dia 8 de setembro de 1873 pelo presidente, desembargador Manoel José de Freitas Travassos*, Rio de Janeiro: Typographia do Apostolo, 1873. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/805/>>.

²¹ Companhia Ferro Carril Nictheroyense, 1872, livro 8, registro 123, Junta Comercial – Codes 46 – Arquivo Nacional

²² *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigesima primeira legislatura no dia 22 de outubro de 1876 pelo presidente, conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima*, Rio de Janeiro: Typographia do Apostolo, 1876. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/808/>>.

²³ Exposição com que o conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, presidente da provincia do Rio de Janeiro passou ao exm. sr. dr. Francisco Antonio de Souza, 3.º

Cabe aqui fazer um breve retrospecto da ferrovia entre Niterói e o Norte Fluminense. A primeira concessão para o trecho entre Porto das Caixas e Niterói foi feita à Companhia da Estrada de Ferro de Cantagallo em 1861, visando alcançar o Porto do Rio de Janeiro após uma travessia da baía de Guanabara via *ferry boat*. Não saindo o projeto do papel, foram contratados os empreiteiros Rouland Cox e John Willians pela província em 1865 para a construção do prolongamento entre Porto das Caixas e Vila Nova (atual Itambi), que ficou pronto em 1866 e foi confiado a Cantagallo em 1867. Em 1872, o governo provincial contratou a Ferro Carril Nictheroyense para a construção da estrada de ferro de Niterói a Campos, que abriu ao tráfego o trecho de 26 quilômetros entre Niterói e Vila Nova, em 1º de dezembro de 1874. Em 1876, enquanto os trilhos urbanos da companhia cresciam, tinha lugar uma disputa entre a província e a empresa de Domingos Moitinho com relação às obras da ferrovia com direção ao Norte Fluminense. A querela relativa ao não cumprimento dos prazos contratados começara antes da transferência dos contratos a Moitinho²⁴.

Confrontando as informações constantes nos referidos relatórios de 1876 e 1878, é possível perceber que a ordem do presidente da província para que o engenheiro fiscal intimasse a companhia a levantar o capital necessário às obras da ferrovia, em 3 de março de 1876, se deu quase um mês depois da autorização do mesmo governo para a transferência da concessão a Domingos Moitinho. Mesmo só havendo sido lavrado o contrato do negociante com a província em 23 de junho daquele ano, a administração dos contratos anteriores já estava a cargo de Moitinho e é este quem declara ao engenheiro fiscal não ser capaz de cumprir a intimação, conforme consta no ofício expedido em 5 de maio.

O presidente provincial, visconde de Prados, justifica a pena de suspensão da garantia de juros imposta à empresa de Moitinho, em deliberação de 21 de agosto e indeferimento de recurso em 26 de setembro

vice-presidente, a administração da mesma província em 3 de janeiro de 1877, publicada como anexo do relatório de 8 de setembro de 1877. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u854/>>.

²⁴ *Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na primeira sessão da vigesima segunda legislatura no dia 8 de setembro de 1878 pelo presidente, visconde de Prados*, Rio de Janeiro: Typographia da Reforma, 1878. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/810/>>.

de 1876 de seu antecessor, Francisco Xavier de Pinto Lima, por considerar que o “insignificante andamento das obras do prolongamento teve por fim iludir as disposições do contrato”. É inevitável perguntar-se porque Pinto Lima não mencionara essas questões em seu relatório apresentado à Assembleia Legislativa em 22 de outubro de 1876. A resposta aparece também a partir do confronto entre os dois textos, ao ver-se logo a seguir que aquele presidente já estava em meio a negociações com o novo concessionário da Companhia Ferro Carril Nictheroyense:

Tornou a representar a companhia sugerindo diversos alvitre tendentes a evitar sua ruína e proporcionar-lhe meios de continuar as obras. Accedendo, decido a presidência, nos termos do art. 16 do regulamento de 9 de Fevereiro de 1876, autorisar a substituição da garantia de juros pela subvenção kilometrica, para a parte da estrada a construir, mantendo aquella garantia tão sómente para a parte em trafego; e nesse sentido mandou-se novar o contrato de 26 de Novembro de 1874, o que se fez no termo de novação de 18 de Dezembro de 1876.

A condição 1ª desta novação concedeu á companhia a subvenção de 9:000\$000 por kilometro de estrada que ella construisse e abrisse ao trafego, em prolongamento da parte então entregue ao transito publico; e a 2ª manteve a garantia de juros de 7% quanto á parte da estrada aberta ao trafego, com excepção do trecho de Villa-Nova ao Porto das Caixas²⁵.

Talvez considerando a situação difícil que atravessava o setor financeiro do Rio de Janeiro em 1876, Pinto Lima utilizou um discurso mais duro para conseguir um saneamento das despesas públicas com pagamento de juros e pressionar os concessionários. Nesse sentido, embora o termo de novação de 18 de dezembro de 1876 tenha representado uma perda dos favores concedidos à companhia, ainda assim a pena foi muito mais branda que a ameaça, e esta continuou a gozar da garantia de juros sobre a parte pronta da ferrovia e conseguiu obter ainda uma subvenção do que faltava construir. Mas a empresa não cumpriu os prazos contratados na novação e a questão se protelou até o ano de 1878, contando com a complacência do governo provincial.

Na análise dos demais relatórios provinciais, não foi identificada nenhuma outra questão entre governo e empresários que levasse a uma

²⁵ Idem.

portaria presidencial, tornando efetiva a suspensão da garantia de juros pagos pela província aos concessionários. É interessante que, mesmo após essa situação em 1883, o presidente Gavião Peixoto se referisse ao comendador Moitinho como “honrosamente conhecido pelo inteiro e leal cumprimento que dá aos contratos que como concessionário tem celebrado com a administração pública”, quando este fez o pedido de uma linha convergente à Estrada de Ferro de Cantagallo.

Os investimentos de Domingos Moitinho em empresas de carris urbanos nos levam a conclusões interessantes a respeito tanto da sua trajetória individual, como do setor de transporte em geral. Ao longo dos anos 1870, o negociante de café tornou-se grande acionista de uma empresa de bondes na Corte, depois concessionário de uma empresa de bondes e trens na capital fluminense. A despeito do não cumprimento de prazos e de chegar a perder a garantia de juros por parte do governo provincial, quando à frente da Nictheroyense, continuou conquistando concessões públicas e diversificando seus investimentos. No início da década de 1880, já estava atuando nos bondes e melhoramentos urbanos de Santos, em seis engenhos centrais na província de Pernambuco. Continuará adquirindo ramais férreos e concessões de novas ferrovias, comprando fazendas de café no Vale do Paraíba e, durante o *encilhamento*, se tornaria banqueiro, com moeda própria circulando nessa região.

A relação entre o setor de transporte e Domingos Moitinho foi acentuada ainda mais no ano de 1883, quando encontramos o seu nome envolvido em uma operação com a tradicionalíssima casa Röhe. No dia 13 de janeiro daquele ano, o Decreto n. 8.846 oficializava o nascimento da Companhia Constructora, que, com o capital avaliado em 1.000:000\$000 réis, teria como propósito “a construção de carros e fornecimento de materiaes para estrada de ferro, com séde nesta Côrte”²⁶. Moitinho seria um dos seus membros diretores entre os anos de 1883²⁷ e 1884²⁸.

²⁶ Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8846-13-janeiro-1883-544201-publicacaooriginal-55183-pe.html>>. Acesso em 10/8/2015.

²⁷ Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1883/00001095.html>>. Acesso em 10/8/2015.

²⁸ Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1884/00001079.html>>. Acesso em 10/8/2015.

Considerações finais

Procuramos neste artigo contribuir em alguma medida para superar alguns limites identificados na historiografia dos transportes no Brasil e Rio de Janeiro. A literatura acadêmica se concentrou até o momento nas ferrovias, na região de São Paulo e no período republicano. Esse triplo recorte demonstra a importância de estudos monográficos sobre empresas de outros subsetores dos transportes, outras regiões e períodos. Também justifica nosso esforço de fazer uma síntese do setor de transportes da Corte e da Província do Rio de Janeiro, principais espaços de investimentos públicos e privados, através das sociedades anônimas registradas na Junta Comercial. Através das Tabelas 1 a 4, é possível identificar uma tendência ao crescimento do mercado de capitais ao longo das três últimas décadas do Império, processo que se intensifica a partir de 1883 e para o qual o setor de transportes contribui em grande medida.

Os estudos de caso apresentados na análise do desenvolvimento dos meios de transportes urbanos, públicos e privados, da Corte e de Niterói, indicam ainda mais claramente a necessidade de uma abordagem integrada desse importante setor da economia. A empresa dos Röhre, inicialmente voltada para a construção de seges, tálburis e carruagens, acompanha o crescimento dos carris urbanos e começa a fabricá-los em suas oficinas. Assim, o desenvolvimento dos bondes na Corte e em Niterói nos informa que, paralelamente ao crescimento do mercado de ações, houve uma concentração dos capitais através da fusão de empresas e da reunião de diversas concessões nas mãos de grandes capitalistas que procuravam diversificar seus investimentos, inclusive em atividades complementares.

Nesse sentido, o caso da Constructora é ilustrativo. Para fazer jus ao capital inicial do novo empreendimento e cumprir com as suas obrigações contratuais e técnicas, era crucial possuir boas instalações e mão de obra qualificada para atender os prazos. Visando otimizar seu funcionamento, a Companhia Constructora adquiriu dois endereços distintos na cidade do Rio de Janeiro. Na Rua do Hospício, n. 33, ficava seu escritório comercial, espaço destinado ao atendimento de fornecedores e clientes; já suas oficinas, que necessitavam de grandes dimensões, estavam localizadas na Rua do Conde d'Eu, n. 150. Não estamos diante de uma casualidade, ambos os domicílios pertenceram aos Röhre, o último, por mais de meio século. Em outras palavras, a Companhia Constructora absorveu por completo o *know-how* administrativo e produtivo de uma

das mais representativas famílias envolvidas no desenvolvimento dos meios de transporte no Rio de Janeiro.

As ligações entre Domingos Moitinho e a família Röhe, por exemplo, apontam para novas possibilidades interpretativas sobre a economia urbana do Rio de Janeiro. Para além das fazendas de café e do tráfico negreiro, a capital imperial oferecia grandes oportunidades de ganhos. A expansão dos transportes públicos e privados na Corte e em Niterói é apenas um dos aspectos pouquíssimos explorados do setor que nos ajudam a compreender melhor o desenvolvimento capitalista na monarquia escravista do Império do Brasil.

Referências bibliográficas

- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura/EDUFRJ, 1992 (Coleção Biblioteca Carioca, v. 11).
- COSTA, Isabel J. R. *Ombro a ombro: ferroviários e camponeses na luta por direitos – Cachoeiras de Macacu (1954-1964)*. Niterói: UFF, 2015 (Dissertação de Mestrado em História – UFF).
- DAMATTA, Roberto. *A casa & a rua: espaço, cidadania mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- DAVATZ, Thomas. *Memórias de um colono no Brasil (1850)*. Trad. Sérgio B. de Holanda. São Paulo: Livraria Martins/Editora da USP, 1972.
- EL-KAREH, Almir C. *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.
- GRANDI, Guilherme. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume, 2007.
- GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo: Alameda, 2013.
- HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1991 (Coleção Biblioteca Carioca, v. 17).
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992 (Coleção Biblioteca Carioca, v. 25).
- LESSA, Carlos. *O Rio de todos os brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- LEWIS, Colin M. *Public policy and private initiative: railway building in São Paulo, 1860-1889*. London: University of London, 1991.

- MARINHO, Pedro E. M. M. *Ampliando o Estado imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888*. Niterói: UFF, 2008 (Tese de Doutorado em História – UFF).
- MORALES DE LOS RIOS FILHO, Adolfo. *O Rio de Janeiro imperial*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.
- PAULA, Dilma A. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Niterói: UFF, 2000 (Tese de Doutorado em História – UFF).
- PENHA, Ana Lucia Nunes. *Nas águas do canal: política e poder na construção do canal Campos-Macaé (1835-1875)*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2012 (Tese de Doutorado em História).
- PETRATTI, Palmira. *A instituição da The São Paulo (Brazilian) Railway Limited*. São Paulo: FFLCH-USP, 1977 (Dissertação de Mestrado em História – USP).
- RABELLO, Andrea F. C. C. *Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro: ferrovia e café na 2ª metade do século XIX*. Niterói: UFF, 1996 (Dissertação de Mestrado em História – UFF).
- RENAULT, Delso. *Indústria, escravidão, sociedade: uma pesquisa historiográfica do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.
- ROCHA, Amara Silva de Souza. *A sedução da luz: o imaginário em torno da eletrificação do Rio de Janeiro (1892-1914)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997 (Dissertação de Mestrado em História – UFRJ).
- RÖHE, Johann L. W. *Verdade á respeito da realização da colonização no Brasil*. Hamburgo: Typographia de J. J. Nobiling, 1858 (Referência: 208,2,29 – IHGB).
- SAES, Flavio A. M. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: HUCITEC, 1981.
- SANTOS, Francisco Agenor de Noronha. *Meios de transportes no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Secretária Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1996.
- SEDLACEK, Guilherme B. *Companhia Estrada de Ferro Therezopolis: uma empresa do encilhamento em meio à política republicana fluminense (1890-1895)*. Niterói: UFF, 2012 (Dissertação de Mestrado em História – UFF).
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Cultura e sociedade no Rio de Janeiro (1808-1821)*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.
- SIRIANI, Silvia Lambert. *Uma São Paulo alemã: vida cotidiana dos imigrantes germânicos na região da capital (1827-1889)*. São Paulo: Arquivo do Estado/Imprensa Oficial do Estado, 2003.
- STEIN, Stanley J. *Grandeza e decadência do café: no Vale do Paraíba, com referência especial ao município de Vassouras*. Trad. Edgar Magalhães. São Paulo: Brasiliense, 1961.
- SUMMERHILL, William R. Market intervention in a backward economy: railway subsidy in Brazil, 1854-1913. *The Economic History Review*, New Series, v. 51, n. 3, p. 542-568, Aug. 1998a.
- SUMMERHILL, William R. Railroads in Imperial Brazil, 1854-1889. In: COATS-WORTH, J.; TAYLOR, A. *Latin America and the world economy since 1800*. Cambridge: Harvard University Press, 1998b.
- SUMMERHILL, William R. *Order against progress: government, foreign investment, and railroads, 1854-1913*. Stanford: Stanford University Press, 2003.