

Os Wilson na Corte Imperial

(1837-1888)¹

Thiago Mantuano²

Doutorando em História Social da Universidade Federal Fluminense

thiago_mantuano@id.uff.br

Resumo

Este artigo tem como objetivo explorar a trajetória da família Wilson como estudo de caso esclarecedor de boa parte da História Econômica do Rio de Janeiro, do Brasil e mundial no século XIX. Refletindo sobre a diversidade das atividades econômicas exploradas pelos Wilson (importação, serviços portuários e construção naval, principalmente) e considerando a multiplicidade dos interesses políticos que atendiam, podemos entender melhor alguns processos importantes para a construção da economia brasileira, tanto sob o viés estrutural, quanto conjuntural. Entretanto, também ocorre o contrário, só é possível entender a trajetória dos Wilson pensando na estrutura escravista da sociedade brasileira de então, também na conjuntura de rearranjo da Divisão Internacional do Trabalho a qual o Brasil se inseria, através do Rio de Janeiro, num novo patamar de intensidade e de forma subordinada ao Imperialismo. Portanto, procuraremos traçar um perfil socioeconômico dessa empresa familiar no Rio de Janeiro como forma de esclarecer como a sua relação com outras regiões do país e do mundo condicionaram o seu enraizamento e expansão na Corte do Império.

Palavras-Chave: Porto; Navegação; Construção Naval; Rio de Janeiro; Wilson.

N76;N36,N86.

Abstract

This article aims to explore the trajectory of the Wilson family as a case study illustrating much of the economic history of Rio de Janeiro, Brazil and the wider world of the nineteenth century. Reflecting on the diversity of the economic activities of the Wilsons (imports, port services, and shipbuilding, mainly) and considering the multiplicity of the political interests they touched, we can better understand some aspects of the development of the Brazilian economy, both in structural and in cyclical terms. However, the opposite is true: it is only possible to understand the career of the Wilsons taking into account the slave structure of the Brazilian society, as well as the International Division of Labor, in which Brazil was inserted through Rio de Janeiro at a new level of intensity and subordination to Imperialism. Therefore, we will try to outline a socioeconomic profile of this family business in Rio de Janeiro as a way of clarifying how its relationship with other regions of the country and the world conditioned its beginning and expansion in the Capital of the Empire.

Keywords: Port; Navigation; Shipbuilding; Rio de Janeiro; Wilson.

¹ Artigo recebido em 23/11/2017. Aprovado em 05/03/2018.

² Bolsista do Programa de Excelência Acadêmica pela CAPES, nível de doutorado, sob orientação do Prof. Dr. Cezar Honorato.

Introdução: Uma Palavra sobre a Operação Portuária Pré-Capitalista³

A família Wilson ficou internacionalmente conhecida por sua atuação nas atividades econômicas marítimas e portuárias no século XIX. O que poucos sabem é que o início da montagem deste conglomerado empresarial, que ostenta, há 180 anos, o sobrenome do velho Edward Pellew Wilson, se deu no Brasil. Os Wilson não só enriqueceram, como construíram importante aparato produtivo e comercial em meio ao escravismo brasileiro, nas três maiores cidades escravistas do país: Salvador, Recife e Rio de Janeiro.

A impressionante amplitude de sua gama de negócios é condizente com seu trânsito no governo imperial, em outras palavras, quanto mais os Wilson serviam ao Império, mais a nação os enriquecia. Aquela família escocesa esteve longe da trajetória “padrão” do capitalista britânico, logo que arrancavam fortunas das rendas de formações econômico-sociais escravistas, conquistando poder e prestígio no nascente Império do Brasil. Império este que os Wilson colaboraram para inserir subordinadamente na Divisão Internacional do Trabalho, assim como para sua industrialização possibilitada/limitada pelos ditames do imperialismo. Veremos neste texto que ela pouco rompeu com o padrão de acumulação vigente, ao contrário, esteve a reboque da reprodução de um complexo agrário-exportador aonde o Rio de Janeiro era o centro de ligação com o mundo.

O principal questionamento que enseja este artigo é entender como num porto de ope-

³ Este artigo é parte do resultado final de uma grande pesquisa que foi, inicialmente, apresentada em: MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar Teixeira. OS AGENTES MÚLTIPLOS DO PORTO PRÉ-CAPITALISTA (1870-1900). In: VI Jornadas Interdisciplinares de Estudos Portuários – Red de Estudios Portuarios, 2015, Rosário: porto de Rosário. Agradecemos ao professor Cezar Honorato pelas inestimáveis indicações e colaborações.

ração, infraestrutura e lógica pré-capitalista existiam grandes agentes, absolutamente enriquecidos, que acumulavam poder e prestígio social, diversificavam/difundiam suas atividades e implementavam alguns melhoramentos tipicamente capitalistas, como a família Wilson. Também buscaremos compreender como o setor de transformação metal-mecânico-marítimo obedeceu a esta mesma lógica, estando entrelaçado com a operação portuária de forma sistemática, ao longo XIX, embora tenha avançado da pré-indústria dos reparos à indústria da construção naval antes mesmo da construção de um porto tipicamente capitalista, industrial.

Desvelar essa aparente contradição para o caso do porto do Rio de Janeiro é um desafio que nos impõe obstáculos e constantes reavaliações da realidade através da teoria. O porto do Rio de Janeiro, nascido graças à confluência de uma baía abrigada e bela, servido por vasta hinterlândia e em posição estratégica no Atlântico Sul, desde o século XVIII era de absoluta importância para o Tesouro Régio. Até as primeiras décadas do século XX, sustentou, por assim dizer, os vários Estados desde o português até o fim da Primeira República brasileira.

Toda essa importância se dá num complexo com lógicas muito próprias do escravismo, a exploração do porto pré-capitalista era retalhada como privilégio cedido pelo Rei, Imperador ou qualquer autoridade provincial e/ou municipal subordinadas ao soberano. Nas cidades, esses aforamentos⁴ eram cedidos aos negociantes com boa reputação e acúmulo de riquezas no comércio. A lógica maior desse privilégio era o controle de determinada atividade, via de regra como complemento estratégico dos negócios já em curso e, obviamente, com incremento das rendas.

⁴ Cessão de privilégios revogáveis sobre um direito a ser explorado em caráter de usufruto, com certos deveres, pelo agraciado (Caetano, 1901).

A exploração das atividades econômicas portuárias não previa um revolucionamento do processo de trabalho ou qualquer implementação de tecnologia para transformar a operação, isto impedia um aumento sistemático da produtividade e uma guinada na tendência das taxas de lucro sobre o rendimento do trabalho, que era majoritariamente escravo (HONORATO, 1996).

Desta forma, este complexo era pouco homogêneo, fazendo deste um conjunto de infraestruturas comandadas por diferentes e díspares interesses, ora conflitantes, ora harmônicos, num processo produtivo esparso, inseguro, inconstante, mal integrado e sem qualquer coordenação com prerrogativas das modernas Autoridades Portuárias (Honorato; Ribeiro, 2014). A péssima articulação entre os modais e as diferentes infraestruturas nas atividades de carga, descarga, deslocamento e armazenagem das mercadorias, assim como no abastecimento e reparo das embarcações, faziam desta operação portuária um potencial lucrativo para os homens de negócio da época. A astúcia dos negociantes residia em oferecer todos os serviços portuários e marítimos possíveis, tentando monopolizar uma “linha” de serviços e oferecendo facilidades num ambiente onde a dificuldade era regra.

Da parte de cada negociante, o que se tentava era implementar maior controle de prerrogativas comerciais e produtivas, mobilizando-as para acumular riquezas e poder político. A lógica vigente impulsionava os agentes à tentativa de ampliação e diversificação dos seus privilégios na forma de negócios, como bem define Théó Piñeiro:

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. (Piñeiro, 2014, 28-29)

O volume das rendas geradas em sua taxação alfandegária, embora vultosos, não se comparavam como os lucros que os serviços portuários poderiam propiciar. Os serviços portuários eram diversos e autônomos entre si, assim como as unidades que os abrigavam e executavam de forma pouco articulada e integrada, em consonância com a independência (diversas vezes conflitiva) entre as empresas que os exploravam (Honorato; Mantuano, 2015).

Podemos dividir as atividades da operação portuária em oito (que internamente sofrem ainda outras divisões, podem se fundir numa unidade ou podem ser controladas pelo mesmo agente ou empresa separadamente) que efetivavam a movimentação da carga: transportes urbanos; armazenamento; embarque e desembarque; construção e reparo naval; abastecimento de provisões; casas de importação e exportação; transportes aquaviários; e seguros marítimos. Os subserviços também eram abundantes e tocados por trabalhos avulsos (escravos e imigrantes), mas estão incluídos nessa divisão e subordinados à contratação dos agentes e empresas que as controlavam ou de intermediários.

A conjuntura de crise do capitalismo central a partir da década de 1870 acelerou a inserção de áreas periféricas em uma nova Divisão Internacional do Trabalho, a Grande Depressão

(1873-1896) levou ao Imperialismo Capitalista. Os investimentos capitalistas europeus e norte-americanos no Brasil, em nosso recorte, saltam aos olhos e o volume das trocas cresceu substancialmente. Esse processo não significou a imediata transformação da formação social brasileira, mas tencionou rumo à lógica do capital vários setores da economia brasileira, dentre eles, os transportes. Através desses agentes, buscando fugir da crise no centro do sistema, a economia brasileira fortaleceu seu caráter agrário-exportador e desenvolveu outros setores, a partir do encadeamento das atividades ligadas, nomeadamente, ao café.

No setor de transportes, além da expansão de interesses imperialistas, notamos que antigos agentes internos passaram a intentar dominar todas as áreas de atividade nos serviços portuários, outras empresas foram criadas com a manifestada intenção de “monopolizar” toda uma linha de serviços. Sem a ilusão, durante a maior parte do século XIX, de poder gerir e ter a concessão de um porto como todo, pelos próprios limites da lógica pré-capitalista, os agentes diversificavam suas atividades para depender cada vez menos de outros (potenciais concorrentes) para efetivar o movimento das suas cargas.

Certamente que um destes foram os Wilson, mais especificamente no Rio de Janeiro, Edward Pellew Wilson Junior. Por conta da especificidade de sua atuação no setor de transformação metal-mecânico-marítimo, conjugado à tradição comercial importadora/exportadora da família, impulsionada grandemente pelo alargamento do uso da energia a vapor na segunda metade do século e pela exploração de unidades de produção portuárias estratégicas, devemos olhar mais atentamente para o processo geral de industrialização brasileiro, que se inicia, inegavelmente, no Rio de Janeiro.

Pré-Indústria Carioca e seus Traços Permanentes

Os estudiosos da industrialização brasileira, há muito, têm se debruçado sobre algumas questões deste texto, a principal é entendê-la e interpretá-la num jogo, ora conflitivo, ora harmônico, com a base da economia brasileira no século XIX e princípios do XX. A vida econômica brasileira estava baseada no modelo agrário-exportador, que se caracterizava pela forte concentração fundiária; pela utilização em larga escala da força de trabalho escravizada africana e imigrante mediterrânica; pelo eminente caráter mercantil, coadunado pelo paulatino fortalecimento de alguns sistemas financeiros; e por sua crescente inserção na Divisão Internacional do Trabalho, em especial, após a primeira mundialização do capitalismo na década 1870.

Neste quadro, que espaço “sobra” para o setor de transformação? Para responder essa pergunta é, anteriormente, necessário estabelecer o que consideramos por “indústria”: um complexo racionalizado e articulado que integra as forças produtivas, em vários e fracionados processos de trabalho que compõe um único processo de produção fluido, multiplicador do trabalho concreto e criador do trabalho abstrato, alienando os trabalhadores e tecendo uma nova relação social de produção mediada pela propriedade privada dos meios de produção. A moderna indústria capitalista se apresenta, portanto, como:

[...] um “complexo sistema de maquinaria”, [onde] o produto atravessa uma série conexa de processos detalhados, realizados por uma cadeia de máquinas interligadas. Quando esse sistema complexo é aperfeiçoado e pode realizar todo o processo de produção, com os trabalhadores como simples atendentes, torna-se um “sistema automático de maquinaria”. (Bottomore, 2013, 307)

Partindo desses pressupostos, um

processo de industrialização ou um revolucionamento do processo de produção no sentido industrial - uma revolução industrial -, teria de transformar o sistema econômico-social nessas bases e subordinar a sociedade ao seu modo de produção. Considerando-se a especialização espacial da produção, o rural deveria estar subordinado e coordenado pelo urbano.

O surgimento de unidades avulsas ou agrupadas sem fazer parte de um mesmo “organismo”, como um conjunto semelhante e que trabalha simultaneamente, com ou sem maquinário, cooperando mutuamente, não é garantia de um processo industrializante. Como aclarado por Beauclair, esse processo pode

[...] resumir-se no surgimento de unidades isoladas do contexto econômico-social e condenadas, por essa razão, a serem reabsorvidas como se fossem mera irritação superficial. Já a instauração de um processo industrializante tem raízes mais profundas, que por vezes nem mesmo se traduzem imediatamente na criação de indústrias, mas que configuram um movimento que uma vez iniciado é irreversível. (Oliveira, 1992, 13)

O entendimento e a avaliação do desenvolvimento entre a manufatura e a maquinofatura, e entre esta e a indústria demandam esforços complexos ao historiador; por conta disso, se fazem necessárias a utilização de fontes diversas, outros enfoques e variados recortes que demonstrem a real transformação da base técnica e tecnológica no setor de transformação.

Entretanto, mesmo que não haja um processo de industrialização, em diversas formações econômico-sociais hegemônicas pela produção agrária houve algum desenvolvimento no setor de transformação. Para o caso do Rio de Janeiro, até as duas últimas décadas do século XIX, consideramos que o preponderante foi a pré-indústria. A pré-indústria, como conceito,

está fundada em três características gerais: não subordina a agricultura, é exclusivamente urbana e está voltada para atender preferencial e, mesmo que parcialmente, o seu mercado doméstico ou as suas necessidades internas para as trocas com o exterior.

Novamente recorremos ao trabalho seminal de Beauclair que expõe com clareza o porquê não devemos recorrer ao conceito de proto-indústria para o caso do Rio de Janeiro. Recuperando os estudos de Braudel e da Escola de Gottingen, o autor sistematiza como surgiria a proto-indústria: por conta de uma vida mais complexa no campo, surgem as necessidades por produtos mais elaborados; para atendê-las, é criada este tipo de unidade, no meio rural e direcionada para a transformação da matéria-prima produzida por ela mesma ou em sua região; de forma relativamente autônoma e pouco articulada com outras unidades, mas potencialmente grande (se comparada com a maioria das unidades pré-industriais), a proto-indústria, comumente, distribui sua produção para outras regiões ou até mesmo para o exterior.

Como esclarece o autor: “poder-se-ia asseverar, justamente, que a pré-indústria (não proto-indústria) fluminense, longe de ser uma ‘indústria rural’ se constitui, basicamente, de ofícios urbanos, manufaturas concentradas e outras organizações muito próprias, como suas fábricas.” (Oliveira, 1992, 16). Suas limitações se dão na medida do alcance político de seus proprietários, na incapacidade da implementação conjunta de mudanças técnicas, tecnológicas e administrativas, nas dificuldades para conseguir crédito ou aportes para investimentos, na difícil integração do mercado interno e no precário sistema de transportes e comunicações.

De toda forma, o espaço urbano é expressão das contradições que fazem crescer a pré-

-indústria, numa sociedade baseada na economia agrário-exportadora e que reservaria à cidade o papel de portadora e viabilizadora do crescimento mercantil. Ainda que as primeiras cidades das sociedades pré-industriais e pré-capitalistas não tenham sido mais do que portos construídos para escoar as riquezas naturais e agrícolas em exploração, a extensão do fato urbano e das várias formas da pré-indústria se constituiu no embrião de um processo de ampliação espacial da urbanização e, mais especificamente no século XIX, no suporte de articulação destas novas áreas ao capitalismo central. À medida que o próprio capitalismo se desenvolvia, esta urbanização, nas partes do mundo recém incorporadas à Divisão Internacional do Trabalho, foi se ampliando e tomando um caráter de multiplicidade funcional.

Por conta disso que Maurício Abreu trouxe à luz a estrutura urbana da cidade do Rio de Janeiro como forma de refletir sobre os conflitos entre mudanças e permanências ocorridas na sociedade brasileira, através da evolução urbana da capital do Império. Segundo o autor:

Dado que o espaço reflete, a cada momento, as características da organização de uma sociedade, a ordem espacial de uma cidade, ou seja, sua estrutura urbana, refletirá também o resultado do confronto, reajuste ou recomposição dos sistemas que constituem a sociedade. Por essa razão, o estudo da estruturação da cidade não pode ser feito separadamente do estudo do processo de evolução da sociedade. (Abreu, 2013, 31)

O autor frisa que este processo também é reflexo, ou seja, o espaço urbano, mesmo que subordinado pelo campo, interfere de forma crescente na sociedade como um todo. A pré-indústria e sua produção são provas inequívocas disto.

Esta influência do espaço é determinada, principalmente, pela permanência de formas anteriores, que tanto podem se constituir

em barreira ao desenvolvimento de novos processos, como podem facilitá-los. Tudo depende da atribuição que essas formas antigas adquiriram a cada momento da organização social, de sua capacidade de adaptar-se ou resistir às novas exigências e finalmente, do papel exercido pelo Estado [...] (Abreu, 2013, 32)

Durante quase todo o século XIX, a estrutura urbana do Rio de Janeiro foi expressivo fator limitante para o desenvolvimento de sua industrialização, ao passo que o crescimento da cidade, mesmo sem o ordenamento com a racionalidade tipicamente capitalista, propiciou o florescimento da pré-indústria. Mesmo após uma série de intervenções urbanas na segunda metade do século XIX, mesmo com a industrialização de fato nas décadas de 1880 e 1890 e, apesar das reformas de Rodrigues Alves e Pereira Passos, que, finalmente, adequaram a cidade ao espaço urbano capitalista, a pré-indústria sobreviveu no Rio de Janeiro. Este quadro aponta para o caráter excludente de sua urbanização e para a tendência permanente das atividades de transformação pré-industrial, convivendo, completando e conflitando-se com o processo de industrialização em curso.

Como Interpretamos o Processo de Industrialização Brasileiro

Não nos parece razoável apontar o desenvolvimento industrial da cidade do Rio de Janeiro como diretamente reflexo ao crescimento da cafeicultura. Veremos mais à frente que ele ocorreu exatamente no auge da deterioração da lavoura cafeeira no sul fluminense. Também afastamos a ideia de que a industrialização na capital foi incipiente e não é digna de estudos relevantes ou, pior, como faz certa historiografia (que beira ao bairrismo), simplesmente ignorá-la não é uma opção. Relevantes pesquisas, com fortes evidências e alta comprovação empírica, deixam claro que o Brasil desenvolveu sua indústria a partir do Rio de Janeiro oitocentista.

Desta forma, que caminho alternativo encontrar para dar conta de tamanha tarefa interpretativa? Nos convém e nos convence olharmos esse processo sob o viés de Hirschman (1977), apresentado e clarificado por Suzigan (1986). Sua abordagem complexa e generalizante demonstra que o crescimento econômico de um país baseado na produção de um artigo básico para exportação pode gerar um sem número de “encadeamentos generalizados”, que redundam num processo de industrialização, mais ou menos, direta ou indiretamente, ligados ao cultivo deste.

Segundo Suzigan (1986, 70): “A ausência do processo pelo qual a expansão das exportações induz o investimento em outras atividades da economia doméstica é o efeito de encadeamento.”. Hirschman (1977, 12), ao desenvolver essa interpretação tem um claro intento: “[...] descobrir em seus pormenores como uma coisa leva à outra por meio das exigências e influências do produto primário de exportação, de facilidades de transportes a modelos de acordos, e à criação de novas atividades econômicas.”.

Antes da devida crítica ao modelo, devemos clarificar sua classificação. Primeiramente com relação ao caráter dos encadeamentos:

1- Os encadeamentos de produção estão intimamente ligados aos insumos, de duas formas: fornecidos para a produção do produto básico; ou tendo o produto básico como insumo. Nas palavras de Hirschman (1977, 12), “Os efeitos em cadeia retrospectivos levam a novos investimentos no setor de fornecimento dos insumos (input-supplying), e os efeitos de cadeia prospectivo levarão a investimentos no setor da utilização da produção (output-using).”.

2- Os encadeamentos de consumo estão intimamente ligados à capacidade de reprodução

da força de trabalho e do próprio modo de produção, dentro e fora dos campos de produção do produto básico. A geração de renda e sua distribuição são critérios para medir o poder indutor de encadeamento do consumo, através do complexo de indústrias para atender às necessidades dos trabalhadores e das classes dominantes.

3- Os encadeamentos fiscais são aqueles que passam necessariamente pela esfera do Estado, sua capacidade de acumular recursos via impostos, diretamente do produto básico ou através das importações, feitas a partir das rendas geradas na produção daquele, e aplicar diretamente (via empresas, iniciativas, obras públicas ou garantindo lucros) ou através da indução pela regulação (com instrumentos monetários, legislativos ou alfandegários).

Relativamente a essa divisão existem três críticas e/ou complementos cabíveis: a primeira se apresenta na medida em que é pouco provável um largo encadeamento pela utilização maciça da produção como insumo, pelo simples fato de que ela necessita ser exportada para que a economia baseada em sua produção leve a cabo seus fins. Desta forma, enquanto a produção de insumos para o cultivo do produto básico tem um limite alargado, o consumo da produção como insumo tem um limite estreito, portanto, as duas não estão no mesmo patamar; a segunda se apresenta na medida em que a própria indústria, encadeada pelo consumo gerado através das rendas do produto básico, se apresenta como grande importadora e acaba, também, participando do “bolo” que lastreia o Estado; a terceira se dá na contradição da possibilidade de taxar o próprio produto básico no ato da exportação, não faz sentido taxá-lo diretamente, de acordo com a dependência econômica de uma sociedade pelas rendas deste. A perda de competitividade seria o resultado mais óbvio e o estímulo para sua superprodução não seria o mesmo.

Suzigan também nos apresenta a classificação dos encadeamentos de acordo com a sua origem: 1- interna, pelos mesmos agentes diretamente responsáveis pelo produto básico; 2- externas, por estrangeiros ou pelo Estado. Nas palavras de Hirschman:

Uma utilização mais geral das novas categorias dos efeitos em cadeia vem a ser a possibilidade de constatar as vantagens desenvolvimentistas, e as desvantagens que podem associar-se cada uma delas. Efeitos em cadeia exterior têm a vantagem de mobilizar novos agentes e impedir uma concentração excessiva do poderio econômico, enquanto a vantagem dos efeitos em cadeia interior é de desenvolver as iniciativas empresariais dos empréstimos mais tradicionais e permitir-lhes romper com suas ocupações existentes. O balanço geral dessas vantagens e correspondentes desvantagens em cada caso particular tem probabilidade de revelar muita coisa sobre diferentes perfis de desenvolvimento e a respeito de oportunidades desperdiçadas ou aproveitadas. (Hirschman, 1972, 22)

Não podemos nos furtar à crítica que aponta a insuficiência desta divisão. Muitas das cidades-portos concentravam uma classe mercantil⁵ de negociantes de grosso trato, banqueiros, importadores e exportadores, comissários, transportadores, armadores, concessionários de serviços de serviços públicos, proprietários das unidades de sua pré-indústria e rentistas de grande monta que investiam e constituíam, normalmente, as indústrias desde o início do seu desenvolvimento. Estes não são “novos agentes” e puderam até fazer o caminho contrário, acumulando fortunas mercantis e se tornando, posteriormente, donos de terras para produção do produto básico, como é o caso de Cândido Gaffrée e Eduardo Palassim Guinle (Honorato, 1996).

Apesar dos limites aqui apontados,

⁵ *Tratamos essa classe social como “burguesia em construção”, sendo classe em si, mas não ainda para si.*

essa é a abordagem mais adequada para o caso brasileiro. Dos vários produtos básicos com poder de encadeamento que pontuaram a história brasileira, o café certamente foi o mais bem sucedido. Seu cultivo exigiu e influenciou investimentos industriais de quase todas as ordens, subsidiários e complementares; durante os tempos de bonança da lavoura cafeeira, tanto o campo, quanto as cidades cresceram demográfica e estruturalmente, estabelecendo maior mercado doméstico (embora a renda ainda fosse extraordinariamente concentrada, também era gerada em grande escala); e o Estado nunca arrecadou tanto, as Alfândegas e os portos, que já eram a maior fonte de captação do Tesouro Público, passaram a ter importância vital para manutenção da administração pública e, em última análise, do status quo.

Industrialização Brasileira: Jeitinho Carioca, Jeitão Inglês

Provavelmente, o mais importante fato jurídico, político e financeiro que, durante mais de vinte anos, mitigou as inversões no setor de transformação brasileiro foi a conhecida “Lei dos Entraves”. Elaborada por conta do temor contra a especulação e num ambiente de vultosos capitais liberados pelo fim do tráfico de escravos, a “[...] Lei Bancária e Monetária 1860 restringiu drasticamente o funcionamento dos bancos no Brasil e se constituiu no mais deplorável controle institucional.” (Oliveira, 1992, 68).

Os resultados desta política se demonstraram na prática com a tendência deflacionária do período, 1,9% de queda dos preços em média anual (Contador; Haddad, 1975) entre 1863 e 1889. O endividamento externo e interno do Estado e a instabilidade cambial geravam uma verdadeira “dança da conjuntura”, que ora era mais favorável às exportações, ora mais favorável às importações. A lavoura se ressentia muito menos destas flutuações por estar plena e crescente,

além de não ter dificuldades para encontrar financiamento; por outro lado, o comércio, os bancos e o setor de transformação eram muito mais suscetíveis aos abalos do período.

Entretanto, os vinte anos que compreendem a década de 1850 e 1860 viram florescer as “indústrias leves” na capital do Império, também a construção civil (como resultado de seus primeiros melhoramentos urbanos) e a instalação das tão desejadas ferrovias.

As restrições não parecem ter dificultado a organização de companhias com capital restrito e de objetivos modestos. As fábricas de bens de consumo não-duráveis se multiplicaram pela cidade, entretanto, em sua maioria, serviam apenas à capital. Segundo Lobo (1978, 231), “Continuavam a predominar bebidas e alimentos, roupas e armarinhos, metais, madeiras, couro, inclusive calçados. A julgar pelo número de operários em 1872, a construção civil teve grande impulso.”.

Outros fatores que poderiam estimular e acelerar a industrialização brasileira no período não cumpriram esse papel: as intervenções urbanas que se aceleraram, dotando a cidade de serviços básicos, e a implantação dos modernos meios de comunicação e transportes foram baseadas em importações, especialmente inglesas. E assim foram feitos por conta das urgências da lavoura:

Existem muitas variedades de serviços públicos ou semi-públicos que cabem nessa categoria: fornecimento de energia, transporte, irrigação, educação e saúde pública. Frequentemente designados como “infraestrutura”, como se fossem precondições para as atividades mais diretamente produtivas, têm sido providenciados, mais frequentemente, em resposta a urgentes demandas do setor diretamente produtivo e às suas necessidades de consolidação, maiores lucros e ulterior expansão. (Hirschman, 1972, 25)

Não só produtos e materiais importados passaram a fazer parte da vida urbana no Rio de Janeiro, os capitais ingleses passaram a participar das maiores sociedades na Corte (Graham, 1973). Da sociedade com visconde de Mauá à Estrada de Ferro Dom Pedro II, passando pelas fábricas de gás, companhias de seguros e, marcadamente, pela atuação nas atividades bancárias (Guimarães, 2012).

A “exploração da cidade” inaugurada em 1862 pela The Rio de Janeiro City Improvements C., inicialmente para dotá-la de uma rede mínima de esgotos, foi seguida do serviço de gás (Abreu, 2013, 42) e dos transportes através das gigantes companhias de carris urbanos (Silva, 1992), todos com controle e investimentos de capitais ingleses.

Podemos asseverar que a industrialização brasileira começou no Rio de Janeiro, em especial na Corte. Alguns fatores pontuam uma espécie de complexo de pré-condições para tal: a experiência e o acúmulo técnico e de saberes da pré-indústria; a instalação de uma infraestrutura mínima urbana, de transportes e comunicações; a criação de um arcabouço legal modernizante; o acúmulo de capitais mercantis; a atração de capitais forâneos; a inserção do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho; o lento e programado fim da escravidão, com a intensificação de fluxos imigratórios de trabalhadores; e, especialmente, como nota Suzigan:

[...] o desenvolvimento industrial do Brasil no século XIX pode ser explicado como um resultado do crescimento da produção industrial induzido pela expansão do setor exportador. Essa relação entra a expansão do setor exportador e o crescimento industrial continuou no início do século XX, mas foi sendo gradualmente reduzida. (Suzigan, 1986, 75)

O fim da “Lei dos Entraves” ocor-

reu com a reformulação da Lei das Sociedades Anônimas em 1882, a flexibilização de algumas obrigações e a simplificação para constituição das famosas S.A. abriram o efetivo processo de industrialização brasileiro.

Segundo Levy,

Em que pese todos os limites legais ainda existentes, as precauções inibidoras de voos empresariais mais altos e os preconceitos de uma sociedade dominada pela agro-exportação, foi sobre essa base jurídica que se reorganizaram as principais empresas existentes e vieram a se organizar as que foram incorporadas na florescente segunda metade da década de 80. (Levy, 1994, 117)

Paralelo a isso, decaía a produção da lavoura cafeeira no Sul Fluminense e o preço dos escravos despencava com as pressões e a eminência da abolição. Para contornar as conturbações políticas, o gabinete do visconde de Ouro Preto resolve, em 1888, tomar a arriscada decisão de partilhar com a banca a emissão de moeda (sobre base metálica), além de incentivar a criação de bancos de auxílio à lavoura. A especulação frenética é um componente deste movimento que se inicia nos estertores do Império, porém o Encilhamento de fato corroborou com a tendência de aquecimento das atividades de transformação no Rio de Janeiro.

Segundo se lê em Lobo,

Podemos concluir, com base no que já foi dito, que as condições de crédito, de câmbio, de política alfandegária, de transportes, de crescimento da população, e de abastecimento da cidade favoreceram a expansão do setor secundário da economia urbana e a transição da manufatura para a indústria. Aproximadamente metade das empresas que figuram no primeiro Censo Industrial moderno do Brasil, o de 1907, se estabeleceram entre 1889 e 1907, e sobreviveram, em 1891, à crise do encilhamento. (Lobo, 1978, 471)

Com a República, do ministro da Fazenda Ruy Barbosa, o Encilhamento tomou corpo final: a nova política monetária lastreava a emissão pela banca privada através de títulos da dívida, aumentando expressivamente o meio circulante e fazendo galopar a inflação.⁶ Com os títulos da dívida pública represados, capitais ociosos entraram na onda especulatória, mas, decisivamente, também foram invertidos em indústrias, que agora contavam com restrições menores, após a revisão republicana das Leis de Sociedades Anônimas, em 1890. A principal mudança era a drástica redução do capital realizado para incorporá-las. Entretanto, no auge da crise, devido à vaga de desordem nas finanças nacionais causadas pela acentuação da inflação e desvalorização cambial, algumas iniciativas reais no setor de transformação sucumbiram (Schulz, 2013). Os grandes capitais, realmente existentes, resistiram a ela.

Breves Considerações Sobre a Construção Naval no Rio de Janeiro do Século XIX

No que tange à construção naval, até a década de 1870, podemos asseverar que assentou suas bases em técnicas pré-industriais (Oliveira, 1992). O seu conjunto de estaleiros se tornou mais completo e complexo com o crescimento das importações de vapores. Liderados por três pioneiros: o Arsenal de Marinha da Corte, o Estaleiro da Ponta da Areia e as oficinas da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, o complexo oficial da Corte tateou as novas tecnologias, improvisando e reproduzindo mecanismos, mais tarde, encontrou condições para o salto transformador que viabilizou a potente indústria metal-mecânica-naval do Rio de Janeiro.

Este processo compreendeu uma passagem do mero reparo e da simples montagem de

⁶ 4,9% no período de 1889-1913, segundo Contador e Haddad, já citados.

pequenas embarcações (muitas vezes ainda com materiais menos duráveis/resistentes e tecnologias menos potentes), para a moderna construção naval de grandes paquetes a vapor com casco metálico. A nascente construção naval nacional passou da conservação ao conserto, e do conserto à construção e criação de novas máquinas e mecanismos à vapor. Em suma, os estaleiros da Corte adaptaram-se às novas tecnologias e acumularam expertise na área.

Neste sentido, cabe ressaltar a relação da construção naval com o porto do Rio de Janeiro, o maior e mais movimentado do Atlântico Sul. Os estaleiros e construtores navais cariocas sempre estiveram imiscuídos na operação portuária. Eram eles, mesmos, integrantes do complexo de unidades produtivas portuárias, logo que eram demandados para reparações urgentes de embarcações em viagem ou para reparação/construção de pequenas embarcações a serviço do porto (como reboques ou transportadores de passageiros e mercadorias); ou mesmo, estando localizados nas ilhas, praias e ruas com acesso ao mar para facilitar a importação de insumos, peças, mecanismos, ferramentas, etc. necessárias à sua produção.

Digno de nota é a importância da Guerra do Paraguai na constituição desta pré-indústria da construção naval:

Na década de 1860, em função da Guerra do Paraguai, que aumentou as demandas navais, começou a surgir estabelecimentos de origem estrangeira nos serviços de construção e reparos navais. Podemos citar os de Capdeville & Saharon, Clavel Riesenberger & Hayden e John Foster & A. Mac Lennan, todos situados na Saúde. Durante a Guerra, foi um dos períodos mais intensos no aglomerado em função das encomendas e da contratação dos serviços de reparos feitas pelo AMC [Arsenal da Marinha da Corte] junto aos estaleiros privados. (Goularti Filho, 2011, 8)

Entretanto, as condições não eram favoráveis para grandes investimentos industriais até a década de 1880. Neste momento, reproduzir o padrão de acumulação escravista no setor de transformação era a regra.

As famosas “mortonas” ainda eram a única técnica possível para o reparo e construção naval na Corte, até que, em 1861, o Arsenal de Marinha começa a fazer os primeiros trabalhos no pequeno Dique Santa Cruz, construído na Ilha das Cobras. Assim como o Dique do Comércio, de Wilson Sons (inaugurado sete anos após o dique estatal, na Ilha de Mocanguê Penqueno), essas infraestruturas eram um grande avanço, mas sua equipagem, capacidade e dimensões ainda eram limitadas, especialmente se compararmos com os grandes diques europeus ou norte-americanos. Neste momento, a demanda atendida por esses dois diques se tolhia aos reparos de embarcações de porte médio e a construção de pequenas embarcações, para a frota militar costeira ou de reboques, em sua maioria.

Esse fenômeno é típico do que chamamos de Modernização Conservadora (Mantuano; Alvarenga; Marinho, 2015). Mais exatamente na segunda metade do século XIX, o país que mais importava braços escravos, em todo atlântico, se via premido em expandir e diversificar sua rede de transportes. Para tal, era impreterível ter uma forte marinha mercante e portos que atendessem a demanda do tráfego de cargas e pessoas. Em 1850, não havia aqui ferrovias, os vapores ainda principiavam nas comunicações internas e os maiores transatlânticos pouco tocavam a costa brasileira. Em todos os estudos, projetos e relatórios que analisamos, versando sobre os mais diversos subsetores dos transportes, é unanimidade a premência de transformá-los para atender as demandas da lavoura cafeeira e do comércio internacional.

Claro está que, como tão pioneiramente apontado por Beuclair (2001) e, posteriormente, por Chaiban El-Kareh (2002), a associação entre fundições e construção naval formavam um polo resistente e inovativo na cidade do Rio de Janeiro (Mantuano, 2015b), mas a indústria metal-mecânica-naval e a moderna marinha mercante nacional foi construída a partir da cidade do Rio de Janeiro, apenas na década de 1880.

A construção do Dique Imperial (1874), também no Arsenal de Marinha, assim como a constante expansão e modernização do Dique do Comércio, a construção do Dique Finnie ou da Saúde (1881), no morro da Saúde, e a montagem de um complexo industrial naval na Ilha do Viana (que redundou na constituição da Companhia Nacional de Navegação Costeira, em 1891) são as evidências do salto industrial dado pelo complexo metal-mecânico-naval na cidade do Rio de Janeiro.

Goularti Filho (2011) chega a supor que há uma certa decadência, exatamente neste momento, dos estaleiros e construtores navais na cidade do Rio de Janeiro. Consideramos um erro primeiro que, em termos quantitativos, ao longo da década de 1880 o número de estaleiros cresce ininterruptamente e, ao final desse decênio, atinge o seu ápice no Rio de Janeiro (Mantuano, 2015b); e, segundo que, nos termos da brutal transformação produtiva que os diques promoveram na construção naval no Rio de Janeiro, naquele momento, uma grande concentração das demandas (consideradas escassas, de forma errônea, pelo autor) foi realizada em poucas unidades produtivas. Uma delas é o Dique do Comércio de Wilson Sons, que ao final de década de 1890 foi incorporado ao Loyd Brasileiro.

As condições inviáveis, apontadas por Beuclair (2001), para a industrialização brasileira estavam definitivamente vencidas no final

da década de 1880. Neste momento, há o essencial: um projeto político industrializante, potencializado pelo reconhecido poder de encadeamento do produto básico brasileiro – o café – e a despeito das possíveis conturbações especulativas que esta política pudesse causar.

O Império de Wilson Sons na Corte Imperial

A história da empresa familiar dos Wilson está intimamente ligada à expansão do imperialismo britânico rumo à América do Sul. A atuação destes britânicos ajuda a esclarecer como a lógica capitalista tencionava a formação social do centro-sul do Brasil, mas aplicava-se apenas tópica e subordinadamente ao escravismo em terras brasileiras, durante a maior parte do oitocentos.

Não por acaso, o jovem armador escocês chegou à Bahia em 1819, deixando seu irmão caçula Fleetwood no comando dos negócios familiares na Escócia. Aqui, os negociantes ingleses gozavam de prestígio e taxas alfandegárias mais baixas, o Brasil abria possibilidades de privilégios importantes para os britânicos que desejavam acumular riquezas fora do ambiente extremamente competitivo do Reino Unido (Saboia, 2005).

Na Bahia, fundaram, em 1837, a Wilson Sons & C., inicialmente como firma importadora e de abastecimento de carvão. Mais tarde, firmaram uma associação com seus conterrâneos David Cooper Scott e Edmund Sykes Hett que visava a expansão de interesses mútuos em três praças do país: Salvador, Recife e Rio de Janeiro.

No Rio de Janeiro, registraram a firma Scott, Hett & C., ainda na década de 1840, como casa de importação e exportação. Com esta grande parceria, os negócios da família Wilson cresceram de maneira expressiva. Suas atividades na

Bahia continuavam sob o comando do patriarca, com a firma Wilson, Scott & C., durante os vinte anos de sua atuação, não confinaram seus investimentos à operação portuária e ao abastecimento de carvão em Salvador, eles também apostaram em ferrovias, bancos, extração de minerais e na iluminação a gás da cidade.

Já década de 1840, Fleetwood abriu o escritório da companhia na City de Londres, a partir daí, os irmãos Wilson não só abasteciam as cidades e embarcações no Brasil, mas também passaram a ser responsáveis por boa parte do transporte transatlântico de carvão. Inclusive, foram um dos maiores fornecedores de carvão para as esquadras brasileiras na Guerra do Paraguai.

O seu principal fornecedor externo eram os Daves, do país de Gales. Essa parceria garantia o carvão de alta qualidade da South Wales Coaling nas principais praças brasileiras. Além dos Daves, os Wilson apoiaram Irineu Evangelista de Sousa, sendo grandes acionistas em suas principais empreitadas: a Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, o Estaleiro e Fundação Ponta da Areia e o Banco Mauá, no Uruguai (Saboia, 2005).

A fixação desses agentes no Rio de Janeiro se deu através de Edward Pellew Wilson Junior, o filho do fundador. Nascido em 31 de março de 1832, o engenheiro prático, de ascendência escocesa e soteropolitano de nascimento, após uma década imbuído de levar os interesses de sua família ao Recife, deu passo decisivo para firmar a empresa como uma das maiores do mundo no setor:

Ele se instala no porto, vizinho aos imensos entrepostos ligados ao ultramar, e passa a dedicar-se aos serviços ligados à navegação e ao comércio de carvão. Através de agenciamento para terceiros, traz carvão e manufaturas, e começa a enviar para a Europa e

Estados Unidos sal, sisal, madeira e piaçava (Saboia, 2005, 20).

Em 1862, casou-se com Felisbela Ernestina Cintra da Silva e, no mesmo ano, fixou residência na Corte, vindo a habitar o suntuoso Palacete dos Leões na rua das Laranjeiras, número 17. Pouco tempo depois, o sócio David Scott regressou à Inglaterra e novas firmas comerciais foram abertas: Hett, Wilson & C. na Corte, Wilson, Hett & C. em Salvador, Wilson & C. em Pernambuco, Wilsons & Hett em Montevideo, Scott, Yarrow & C. em Liverpool, e D. Cooper Scott em Londres (JORNAL DO COMÉRCIO, 21/07/1863, 3).

Imagem 1: Edward Pellew Wilson Junior (1880 circa)



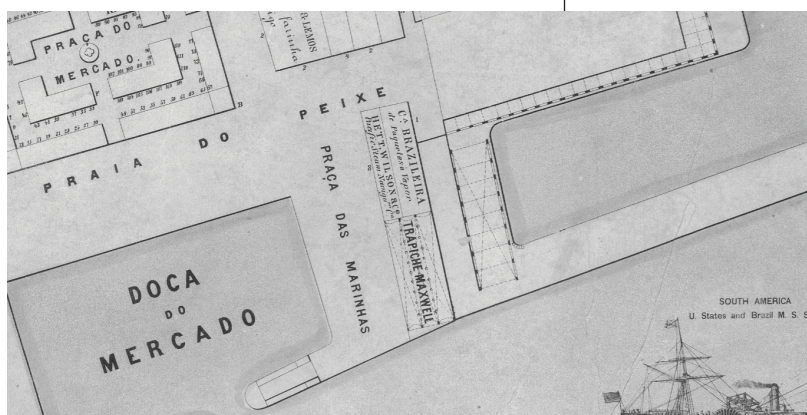
Fonte: EDUARDO PELLEW WILSON JÚNIOR. WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre. Wikimedia, 2017. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Eduardo_Pellew_Wilson_Júnior>. Acesso em: 12 abr. 2017.

Logo cedo, instalou escritório na praça das Marinhas e iniciou a construção do Edifício

das Mil Colunas⁷, grande prédio empresarial de dois pavimentos com uma área de 697, 20 m² em terreno arrendado junto à Maxwell, Wright & C. na mesma praça. A sua localização era extremamente estratégica e conveniente: ao lado do mercado municipal, próximo ao Paço Imperial, assim como da sede e Doca da Alfândega, de bancos, etc., em suma, no coração do centro comercial, financeiro e político da Corte.

Em 1864, consegue o aforamento para explorar a Ilha de Mocanguê Pequeno, na baía de Guanabara. Esta bem localizada porção de terra insular de 42 mil metros quadrados, com grandes morros de granito, que compõe um arquipélago⁸ costeiro à Niterói, era considerada pelos seus contemporâneos como de serventia da Corte (Souza, 1882, 114).

Imagem 2: Parte do Mapa Mercantil do Rio de Janeiro que Registra a Localização de Hett, Wilson & C. na Praça das Marinhas (1882)



Fonte: BRASIL. Biblioteca Nacional. Cartografia. Mapa Mercantil do Rio de Janeiro (1882). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional. Disponível em: < <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia>>. Acesso em 25 de junho de 2016.

⁷ O prédio que atualmente abriga a sede do Tribunal Marítimo, na Praça Sérvulo Dourado, número 2.

⁸ Entre os bairros marítimos da Ponta d'Areia e do Barreto, estão as ilhas do Vianna, do Caju, da Conceição, do Mocanguê Grande e do Mocanguê Pequeno.

O grande projeto dos Wilson era instalar, na ilha, uma paragem internacional de referência para as embarcações de longo curso, onde as maiores e mais novas embarcações a vapor pudessem estacionar, carregar e descarregar, dispensar a marinharia, abastecer e serem reparadas, sem chegar ao continente e desembarcar na pestilenta cidade do Rio de Janeiro. Ainda dentro da lógica pré-capitalista de reproduzir as condições materiais e a operação dada, o projeto dos Wilson consistia em grande avanço.

Logo no primeiro ano na ilha, instalaram uma mortona⁹ e passaram a construir um grande trapiche, com estrutura para armazenagem de carvão e outras provisões, sendo finalizado três anos depois. Mesmo antes, entre 1864 e 1866, o trapiche dos Wilson passou do simples alfandegamento à condição de Entrepasto Alfandegado, ou seja, além de estarem autorizados a receber mercadorias importadas da Tabela 6¹⁰, nem todo carvão armazenado no Mocanguê tinha

como destino o Brasil. A relevância desta informação reside na constatação que apenas os Wilson, na Ilha de Mocanguê Pequeno, e os Lage, na Ilha das Enxadas, dividam o monopólio desta prerrogativa àquela altura (Almanak Laemmert, 1865, 1866, 1869). Como se lê num re-

cordatório do Boletim da Alfândega do Rio de Janeiro:

⁹ Equipamento com longas toras de madeira e correntes que retira as embarcações da água e permite a avaliação dos cascos dos navios e pequenos reparos.

¹⁰ As tabelas de gêneros de estiva foram implementadas desde a década de 1820 para discriminar aqueles produtos que não precisavam passar pela estrutura física da Alfândega para serem aferidos e auferidos em seus direitos devidos. Os produtos da Tabela 6 eram compostos por gêneros inflamáveis, corrosivos, explosíveis e combustíveis (Caetano, 1901).

MOCANGUÊ PEQUENO

Permissão a Hett Wilson & C. para converterem 2 armazéns alfandegados em Entrepósitos, recebendo carvão de pedra, guano, barra de cobre e outros materiais não inflamáveis, e gêneros dos navios arribados. Carta Imperial de 16 de Agosto de 1866. (Boletim da Alfandega, 23/02/1883, 5)

A tradição de importação do combustível por parte da família foi herdada por Edward Junior, entretanto, apenas com a sua inserção no setor de transformação na Corte que os Wilson se firmaram no restrito círculo de negociantes com influência junto à família imperial. Com a presença do Imperador Dom Pedro II, em 1867, foi inaugurado o Dique do Comércio, primeira infraestrutura totalmente seca para observação e reparo de navios no Hemisfério Sul.

Aquele insignificante torrão de granito que ali permanecia inculto e abandonado, foi há tempos aproveitado para depósito de carvão de pedra, que é hoje de propriedade dos conceituados negociantes desta praça os Srs. Hett, Wilson & C.. Mais tarde derão estes senhores princípio a uma construção monumental, de alta vantagem para o commercio e incontável melhoramento para o paiz. Com a firme vontade que os guiava, concluíram os distintos empresários a sua obra, dotando a nossa formosa e vasta bahia de uma doca, que se inaugurou hontem sob o título de Dique do Commercio. (Correio Mercantil, 26/11/1867, 2)

As dimensões do dique eram de 250 a 280 pés de comprimento, ou cerca de 85 metros na superfície, por 35 a 60 pés de largura, ou 18 metros na superfície da água; medindo impressionantes 23 pés de altura, ou seja, podia dar entrada de embarcações com cerca de 7 metros apenas de casco; já a entrada tinha 45 pés, 12 metros. Todo maquinário era impulsionado por um vapor de alta pressão com potência de 30 cavalos, movendo sua bomba centrífuga

Appold's¹¹. A doca enchia-se em 20 minutos e esvaziava-se em, no máximo, 6 horas. A obra foi planejada e executada pelo engenheiro britânico-canadense Robert G. Cunningham, empregado da legendária Hudson's Bay Company.¹²

Segundo André Rebouças, o Dique construído por Wilson Sons era maior e estava em melhores condições que o Dique Santa Cruz, da Marinha, cuja utilização pelo comércio tinha custos proibitivos e ainda não permitia a observação do casco de embarcações maiores em ambiente totalmente seco, o que levou “[...] a casa Hett, Wilson & C. a construir na ilha do Mocanguê um dique de maiores dimensões que o do governo.” (Rebouças, 1871, 3).

O Dique admitia embarcações de qualquer calado, mas ainda estava restrito com relação ao comprimento dos paquetes, o que seria resolvido mediante expansão com novas obras no complexo, durante a década de 1880. A joia para as embarcações, com menos de 200 toneladas, era de 600\$000, e para as maiores, com mais de 3.000 toneladas, era de 3:000\$000. Segundo um anúncio no *The Anglo-Brazilian Times*:

DIQUE DO COMMERCIO

This dry dock is open for vessels not exceeding 300 feet in length and will shortly admit of vessels of 400 feet.

For further particulars apply to Hett Wilson & C. Coal Contractors.

Praça das Marinhas, 8 (*The Anglo-brazilian Times*, 07/04/1868, 4)

Apesar do grande avanço que apresentava, ainda podemos enquadrar o Dique do Comércio como uma “oficina bem montada”, nos dizeres de Beauclair (1992). O nível de investimento por parte dos Wilson foi alto, mas a sua

¹¹ A Appold era uma grande patenteadora e fabricante inglesa de maquinários de todas as ordens. Esta bomba centrífuga foi uma das máquinas premiadas na Exposição Industrial de Londres, em 1851.

¹² Gigante empresa anglo-canadense de comércio e transportes.

construção contou com grande boa vontade fiscal por parte do Império e, muito provavelmente, com trabalho escravo.¹³

Fora isto, apesar do ganho de produtividade de não ter que transportar morosamente as embarcações numa velha “mortona” para fora d’água, o trabalho continuava a ser, em grande medida, uma “arte”. Além do baixo nível de intervenção na natureza ao longo do processo de produção (chuvas, ventanias e a luminosidade natural eram grandes impeditivos), os processos de trabalho ainda eram muito dependentes dos saberes dos “artistas da construção naval”, divididos em diversos ofícios como carpinteiros, calafates, ferreiros, maquinistas, torneiros, caldeiros, fundidores, polieiros e modeladores (Pesanha, 2012). Por mais que, naquele momento, o estaleiro da Ilha de Mocanguê tivesse um dono e os trabalhadores não portassem mais uma ferramenta própria, os saberes deste ofício ainda eram de grande domínio dos trabalhadores e, por conta disso, sua organização no trabalho era mais ou menos autônoma.¹⁴ Também se registre que era permitido e, até comum, a participação de escravos dos mestres metalúrgicos no trabalho.¹⁵

Voltando aos Wilson, a firma Hett, Wilson & C. que constava nas fontes, até então, como Negociantes Estrangeiros e dono de trapiches¹⁶, passou a ter destaque como os únicos agentes privados a possuir um dique seco. Com o sucesso da empreitada, logo se tornaram

13 Segundo o Censo Demográfico de 1872, 21,7% dos operários da construção eram escravos.

14 Esta autonomia teve viva expressão mutualista, de acordo com Goularti Filho (2011), a Sociedade Beneficente dos Artistas da Construção Naval, fundada em 1858, fora uma das primeiras associações mutualistas por ofício da Corte. Durante o século XIX, esta mesma sociedade foi refundada mais duas vezes, em 1873 e em 1879, sob o nome de Sociedade de Beneficência dos Artistas da Construção Naval. Segundo Batalha (1999), esta sociedade dispunha vultosas quantias em socorros à enfermos, pensões à famílias de sócios falecidos e em enterros.

15 Segundo o Censo Demográfico de 1872, 9,2% dos operários metalúrgicos eram escravos.

16 Os trapiches eram estruturas para embarque e desembarque de mercadorias que contavam com armazém, pátio e/ou telheiros mal integrados às pontes ou pequenos cais. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar depositados o menor tempo possível, pois os custos de sua armazenagem eram altos e as condições extremamente precárias.

agentes da transportadora transatlântica inglesa Pacific Steam Navigation Company, uma gigante dos vapores transatlânticos. Mais tarde, na década 1880, também representaram a U.S. Mail Steamship Company, a The New Zeland Shipping Company e a Shaw, Savill & Albion Company. Certamente que possuir uma infraestrutura de reparação naval internacionalmente reconhecida, com vasta capacidade de armazenagem de combustível, o carvão, pesava na decisão destas grandes companhias de entregar a sua representação no Brasil aos Wilson.

No início dos anos 1870, a grande sociedade entre Wilson, Hett e Scott se desfez, como registrado pelo The London Gazette:

NOTICE

is hereby given, that the Partnership heretofore subsisting between the undersigned, as Merchants, at Bahia, under the firm of Wilson, Hett, and Co., at Rio de Janeiro, under the firm of Hett, Wilson, and Co., at Pernambuco, under the firm of Wilsons and Hett, at Montevideo, under the firm of Scott, Yarrow, and Co., at Liverpool, under the firm of Wilson, Hett, Yarrow, and Co., and in London, under the firm of D. Cooper Scott, has been this day dissolved by mutual consent.—Dated the 31st day of December, 1871.

Edward Pellew Wilson. A. E. Yarrow. Edwd. P. Wilson, jr. H. H. Hett. A. P. Wilson. D. Cooper Scott. Edmd. S. Hett. (The London Gazette, 09/01/1872/ 97)

Desta forma, a companhia na Corte passa por uma reestruturação administrativa, sem afetar os negócios na Bahia e no Recife (comandados ainda pelo fundador e patriarca da família), e mantendo pequena participação societária na nova Yarrow, Hett & C., em Montevideo. No Rio de Janeiro, a Hett, Wilson & C. deu lugar à Companhia do Dique do Comércio, embora ainda continuasse figurando no Almanak Laemmert e em outras fontes como existente na praça.

Quadro 1: Atividades Econômicas das Empresas dos Wilson no Rio de Janeiro Registradas pelo Almanak Laemmert (1857-1889)

	SCOTT, HETT & C.	HETT, WILSON & C.	WILSON, SONS & C.
Negociantes Estrangeiros de Importação e Exportação	1857-1862	1863-1873	1878-1889
Trapiche		1867-1873	1878-1889
Armazéns de Carvão de Pedra e Coke		1868-1873	1878-1889
Dique		1870-1873	1878-1889
Agente de Companhias Transatlânticas de Navegação		1871-1873	1878-1889
Reboques de Navios a Vapor			1878-1889
Transportes Marítimos			1885-1889

Fonte: ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO (Almanaque Laemmert). Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1857-1889.

Autorizada pelo governo imperial, em 28 de agosto de 1872¹⁷, a nova companhia teve o direito de utilizar a ilha por mais noventa anos, e o dique foi, sob resolução imperial, passado como ativo.¹⁸ Incorporada como sociedade anônima, com um conto e duzentos mil réis de capital social, divididos em ações de 200 réis, tinha como acionista majoritário e tesoureiro Edward Junior. Nesse momento, a empresa passou a ter uma estrutura funcional mais complexa, com presidente, secretário e administrador direto na ilha (sendo trapicheiro registrado na Praça do Comércio), todos sem aparente ligação familiar (Almanak Laemmert, 1873-1882).

Como uma moderna sociedade anônima, a Companhia do Dique do Comércio prometia distribuir dividendos semestralmente: “Art. 20. Dos lucros líquidos verificados nos balanços semestrais se deduzirão 5 % para fundo de reserva, fazendo-se do resto dividendo nos meses de Janeiro e Julho entre os accionistas registrados

na ocasião de se fecharem os livros por ordem da Directoria.”¹⁹

Os negócios dos Wilson se diversificaram e foram mundializados de forma realmente espantosa. Isso se expressa em duas ações judiciais que os envolviam, em 1874. A primeira, foi ingressada no Juízo Especial do Comércio pelo consignatário José Romaguera contra Edward. O consignatário, um grande e respeitado negociante de importação e exportação, pleiteava o pagamento de reparação pelas avarias na carga de 154 sacas de nozes trazidas de Montevideo pelo vapor Jergler dos Wilson.²⁰

A segunda ação, tramitada inicialmente na Segunda Vara Comercial da Corte, fora, dessa vez, acionada por Edward contra a Companhia Seguradora Confiança, que chegou a apelar no Supremo Tribunal de Justiça, se negando a pagar o seguro do patacho Dona Raquel no valor de 12:000\$000. Dizia a seguradora que a embarcação foi condenada inavergável, tendo sido obrigada a arribar no porto do Recife meses antes da feitura do seu seguro. Dois anos após, a embarcação foi vendida na ilha do Mocanguê ao Capitão português Manoel Santos.

¹⁷ BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil. Decreto 5075 de 28/08/1872. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.*

¹⁸ BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil. Resolução de 14/08/1872. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.*

¹⁹ BRASIL. *CLIB. Op. Cit. (5075, 28/08/1872).*

²⁰ BRASIL. *Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores. Tribunal da Relação. Número 205, Caixa 537, Galeria C (28/04/1874). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1874.*

A principal argumentação dos Wilson se baseava no fato de que, antes mesmo do “sinistro” que ensejou o resgate do seguro, com a embarcação já de propriedade do capitão português, o patacho havia passado por reparações no Dique do Comércio. Demonstrando o reconhecimento do referido Dique por sua grande capacidade e competência, os Wilson declaravam que a partir daí, a embarcação passava a valer até mais que os 12 contos segurados. Além disso, juntaram toda documentação comprobatória da movimentação do referido patacho após o episódio da arribada forçada no Recife. Assim argumentavam:

[...] da prova testemunhal pelos Embargantes (E. P. Wilson & C.) produzida, da documental e exame de seus livros resulta que o patacho D. Rachel estava em ótimas condições de navegabilidade tendo passado por grandes reparações.²¹

A primeira ação resultou na condenação dos Wilson a ressarcir Romaguera; no segundo caso, apenas em última instância e após dois anos decorridos do processo, a seguradora Confiança teve de ressarcir os ingleses, que repassaram o valor ao capitão português. Esses dois casos demonstram exemplos distintos da vasta gama de negócios dos ingleses. No mesmo ano, se envolveram em ações judiciais, por sua atividade nos fretes e por serem armadores.

Os anos que se seguiram foram de frenética expansão, o escritório em Londres passou a ganhar maior importância (comandado, agora, pelos irmãos Alexander e James Wilson), pois a demanda por carvão era grande e novas oportunidades de financiamento surgiram. As relações dos Wilson com David Davies, dono da gigante de transporte e abastecimento de carvão Ocean Coal Company, se intensificavam em todo Atlân-

tico²² e renderam bons negócios.

No tocante ao Rio de Janeiro, esta afirmação está comprovada no crescimento escalar da atividade importadora de carvão por parte dos Wilson na Corte do Império (Gráfico 1). O carvão importado pelos Wilson abastecia as embarcações que transportavam o café brasileiro para todas as partes do globo terrestre, especialmente pelo Atlântico. Além de importar diretamente, eles também conseguiam o combustível via consignação, faziam compras com outros importadores e depositavam/armazenavam combustível de outros interessados, especialmente das companhias de navegação transatlânticas.

Segundo os Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro, em 1878, a cidade importou 137.016 toneladas de carvão de todas as qualidades, majoritariamente do carvão de pedra, deste montante os Wilson foram responsáveis por 12,8%; já em 1888, a cidade importou 292.779 toneladas do combustível, cabendo aos Wilson a importação de 8,5% deste total.

Em 1877, a estrutura administrativa da empresa foi centralizada em Londres e a Companhia do Dique do Comércio foi absorvida pela, agora unificada e mundializada, Wilson Sons & C.. Segundo Patrícia Saboia: “A empresa fundada 40 anos antes por seu pai e o tio Fletwood transformara-se numa sociedade por ações e decide partir para a verticalização.” (Saboia, 2005, 34).

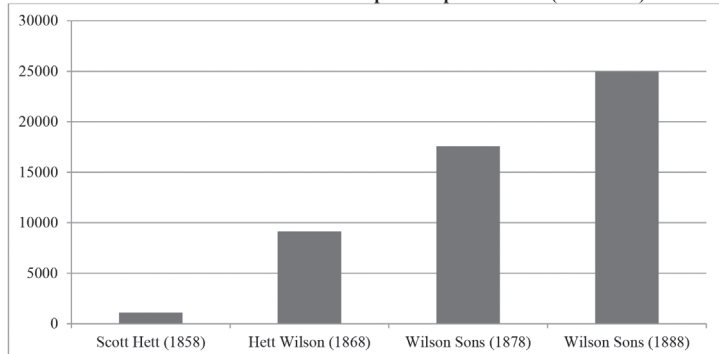
A nova companhia foi autorizada a operar no Império, em maio de 1878²³, e marcou o arranque final de crescimento das empresas da família. Sem citar a diversificação das emprei-

21 BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Tribunal da Relação. Número 5929, Caixa 301, Galeria C, folha 203 (24/10/1874). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1874.

22 Segundo Miguel Suárez Bosa (2008), no ano 1895, a Wilson Sons fundou a Companhia Nacional de Carbones e incorporou os ativos da Carbonera Hespérides, se estabelecendo em Las Palmas.

23 BRASIL. CLIB. Op. Cit. (6895, 11/05/1878).

Gráfico 1: Toneladas de Carvão Importado pelos Wilson (1858-1888)



Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1858, 1868, 1878, 1888.

Fonte: JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1858, 1868, 1878, 1888.

tadas de Edward Junior²⁴, procuramos nos ater às atividades de serviços portuários/construção e reparação naval da Wilson Sons & C. no Rio de Janeiro. Durante a década de 1880, a empresa passou a oferecer os serviços de traslado, fretes e reboques com frota própria de embarcações a vapor que operavam em toda a Baía de Guanabara, principalmente fazendo traslado entre embarcações de longo curso e a Costa.

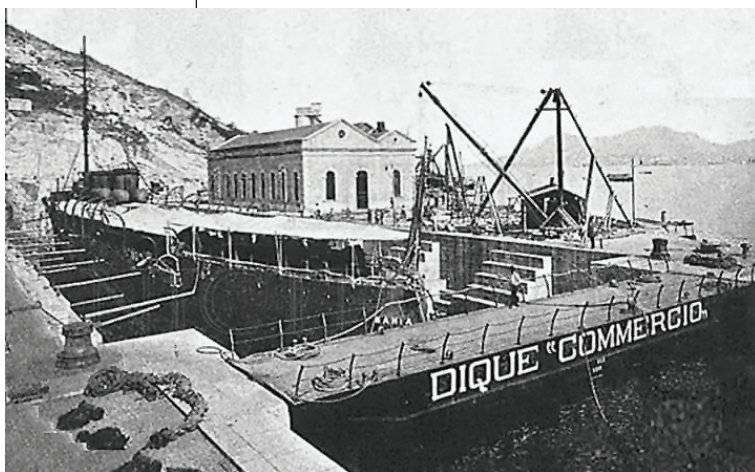
No que tange à construção naval, apesar de não termos maiores informações a respeito do evidente salto industrial realizado no Dique do Comércio, podemos observá-lo através de duas fotografias, ambas estão no acervo da Biblioteca Nacional.

As duas fotografias foram feitas em oportunidades diferentes, com cerca de 15 anos

²⁴ Exploração para prospecção de óleo no interior da Bahia, a direção do Cassino Fluminense, consulado de Espanha e Itália, grande acionista Botanical Garden Railroad, além de dono de terras na cidade e no interior.

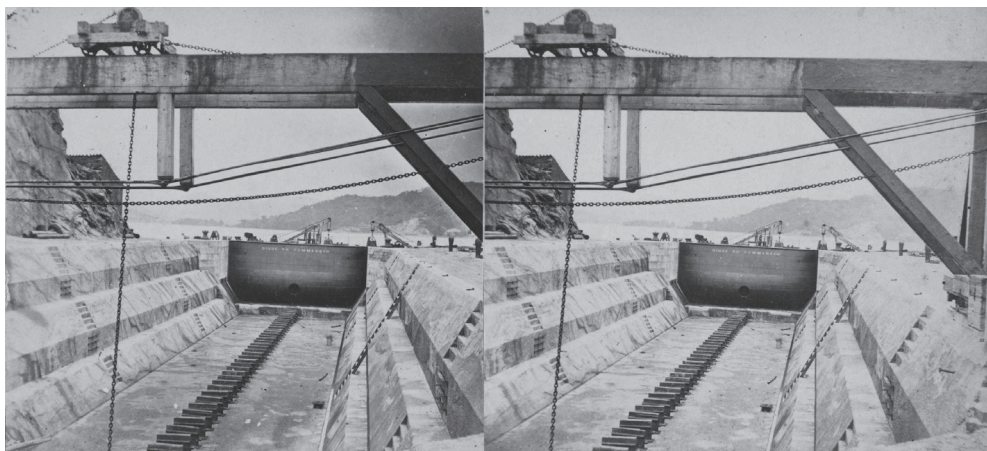
de diferença: a primeira, registrada por Marc Ferrez, no começo da década de 1880; e a segunda, registrada pelo Loyd Brasileiro quando receberam o dique, em meados da década de 1890. Os contrastes de dimensão, capacidade e maquinários da mesma infraestrutura saltam aos olhos nas fotografias, especialmente se examinarmos a diferença tecnológica entre os guindastes utilizados e a forma de construção das laterais interiores do dique.

Imagem 3: Fotografia do Dique do Comércio Capturada por Marc Ferrez (1880 circa)



Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasileira Fotográfica. Foto de Marc Ferrez do Dique do Comércio na Ilha de Mocanguê (1880 circa). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Imagem 4: Fotografia do Interior do Dique do Comércio Capturada pela Cia. Loyd Brasileiro (1890 circa)



Fonte: BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. Brasileira Fotográfica. Foto do Dique do Comércio na Ilha de Mocanguê Pequeno (1890 circa). Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br>>. Acesso em 12 de março de 2016.

Aqui há um fenômeno que deve ser registrado: ao mesmo tempo em que uma lógica industrial, tipicamente capitalista, se constituía na construção/reparo naval realizada na Ilha de Mocanguê Pequeno, o tipo de operação portuária desempenhado pelos mesmos agentes privados ainda obedecia à lógica dos velhos trapiches. Mesmo que tivessem um aparato mais amplo e resistente, com alguns cais e armazéns, o processo de carga, descarga e armazenamento das mercadorias na ilha (especialmente, o carvão) ainda era custoso, demorado, com grandes perdas, altamente inconstante e dependente tanto da boa vontade da natureza, quanto da disposição física e mental dos trabalhadores portuários²⁵ (Mantua-

no, 2015c).
Nunca é demasiado recordar, a trajetória dos Wilson foi possibilitada na lógica do porto pré-capitalista, pela boa convivência com

25 Os ofícios de trabalhadores dos portos são diversos, em outros trabalhos (Mantuaano, 2015b), já procuramos aclarar como os processos de trabalho foram segmentados e promoveram uma estratificação nas diversas categorias portuárias, são algumas delas: estivadores, guindasteiros, remadores, guardas, foguistas, despachantes, carregadores, arrumadores, maquinistas, pilotos, conferentes e práticos.

os poderes, especialmente com o governo imperial, que os agraciou com um sem-número de permissões, autorizações e cedeu os privilégios responsáveis pela maior parte de sua acumulação. Também por conta do jogo político, sua sobrevivência foi ameaçada. A Proclamação da República brasileira parece ter sido um golpe para a família no Brasil²⁶, o que não necessariamente fez desaparecer os domínios da empresa nestas terras.

O patriarca Edward Pellew Wilson falece em 1887 e, já em 1889, Edward Junior passa o controle acionário do grupo internacional para os ingleses da Ocean Coal Company, os Davies passaram então a gerir a empresa e tiraram o peso que o Brasil tinha dentre os seus maiores negócios. Entretanto, a família prosseguiu com o controle formal da empresa no Brasil e constituiu novas associações, com novo fôlego em sua atividade comercial, diversificando amplamente sua pauta de importação/exportação.

No começo da década de 1890, a Wilson Sons, integrada aos negócios dos Davies e verticalizada, especializando-se em todo o referente ao carvão, já possuía uma frota 73 transatlânticos a vapor com capacidade de carga de

26 Segundo Soboia (2005), os Wilson foram acusados de conspirar contra República e de colaborar com os revoltosos da Armada.

132.889 quilos (Journal of the Royal Statistical Society, 1901.). Boa parte dessas embarcações foi construída no seu dique, pois, vinte anos após sua inauguração, se tonara uma das maiores unidades produtivas de construção e reparo naval do mundo.

Considerações Finais

Certamente que o leitor deve estar se perguntando, ao final destas páginas, qual a atividade econômica era, no final das contas, o cerne dos negócios dos Wilson. Infelizmente, não podemos responder esta pergunta. Claro é que poderíamos apontar o Dique do Comércio, inaugurado há exatos 150 anos, como um ponto de viragem em sua trajetória, mas não cabe afirmar que a atividade metal-mecânica-naval era o eixo do complexo dos Wilson. O teor múltiplo de suas empreitadas e a diversificação dos negócios da empresa familiar, inclusive fundando um sem número de firmas e companhias, expressa o estágio de desenvolvimento empresarial de sua época.

Deste teor inconclusivo que surge a motivação do presente artigo. Os Wilson realmente enraizaram sua existência familiar no Brasil do oitocentos, a ponto de se envolverem econômica e politicamente de forma ativa na vida do país, sendo construtores do Estado Imperial, contribuindo com a reprodução do sistema escravista e promovendo a industrialização na Corte.

No entanto, por mais que tivessem adotado Salvador e o Rio de Janeiro como morada perpétua, individualmente, não poderiam transformar as estruturas da ex-colônia e império emergente. Ao contrário, foi por conta dessa estrutura escravista e da sua arrastada transição ao capitalismo que colecionaram privilégios e oportunidades exclusivas para controlar boa parte de lucrativos ramos comerciais, de serviços urbano-portuários e setores produtivos de trans-

formação, enriquecendo e se empoderando.

Como deixamos claro, se importavam carvão e conseguiam vendê-lo a preços super-beneficiosos, era por que as rendas da lavoura escravista e cafeeira eram, em grande medida, represadas na cidade e financiavam tanto o transporte da mercadoria, quanto a urbanização da Corte; se foram agentes promotores da industrialização na construção naval do Rio de Janeiro, era por que os grandes paquetes a vapor foram demandados tanto para o transporte do café, quanto do carvão, num clássico efeito de encadeamento do produto primário, também havendo grande demanda na navegação interna, de cabotagem e de serviço portuário.

Longe de estarem diretamente ligados à lavoura cafeeira, os Wilson se beneficiavam do crescimento econômico que o café induzia, introduzindo o Brasil de forma constante e expressiva no mercado internacional.

Além disso, nunca abriram mão de relações de produção supostamente incompatíveis com o modo de produção capitalista. Pelo contrário, os Wilson souberam combinar, numa mesma unidade produção (a Ilha de Mocangüê Pequeno) contabilidade, gestão, administração e política empresarial típicas do centro do sistema capitalista, com a exploração da força de trabalho escrava e/ou livre não-assalariada. Finalmente, o ápice desta associação foi ter implementado um sistema fabril racionalizado, em seu dique, para ganhos de produtividade com alienação completa dos trabalhadores, como raramente se via no Brasil do oitocentos, na mesma ilha em que operavam carga e descarga de forma predominantemente manual, ainda muito dependente dos saberes e força física dos trabalhadores.

A trajetória dos Wilson se distingue e muito do conjunto de armadores britânicos do sé-

culo XIX. O fato de estarem enterrados, Edward Pellew Wilson, em Salvador, e Edward Pellew Wilson Júnior, no Rio de Janeiro, não é pouco representativo. Estes negociantes, que montaram um império dentro do jovem e escravista Império do Brasil e, a partir daqui, alcançaram o coração do velho e capitalista Império Britânico, deixaram marcas indelévels na História Econômica do Rio de Janeiro, do Brasil e do mundo.

Referências Bibliográficas e Fontes

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1844-1888.

BATALHA, Claudio. *Sociedades de trabalhadores no Rio de Janeiro do século XIX: algumas reflexões em torno da formação da classe operária*. Cadernos Arquivo Edgard Leuenroth (UNICAMP). Campinas, v. 6, n.10-11, p. 41-68, 1999.

BOTTOMORE, Tom. *Dicionário do Pensamento Marxista*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2013.

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

BRASIL. BIBLIOTECA NACIONAL. *Brasiliana Fotográfica*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

BRASIL. Biblioteca Nacional. *Cartografia*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional.

BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. *Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento da População do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1872.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Alfândega do Rio de Janeiro. Boletim da Alfândega do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1883.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Tipografia da Alfândega, 1878-1888.

BRASIL. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. *Tribunal da Relação*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

CAETANO, Antônio José (org.). *Repertório da Legislação sobre Docas, Portos Marítimos e Terrenos de Marinha (1821-1901)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.

CONTADOR, Claudio; HADDAD, Claudio. *Produto real, moeda e preços: a experiência brasileira no período 1867-1970*. *Revista Brasileira de Estatística*, jul/set., 1975.

CORREIO MERCANTIL. Rio de Janeiro: Tipografia de J. F. Alves Branco Muniz, 1867.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a Centralidade do Poder Monárquico*. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 2, p. 7-27, 2002.

HIRSCHMAN, Albert. Desenvolvimento por efeitos em cadeia: uma abordagem generalizada. Estudos CEBRAP, São Paulo, n. 18, 1977.

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

HONORATO, Cezar; RIBEIRO, Luiz Cláudio. A Administração Do Porto Do Rio De Janeiro: Dos Anos 1850 À Estatização De Vargas (1930-45). In: POLONIA, Amelia; RIVERA MEDINA, Ana Maria. (Org.). La Governanza de los Puertos Atlánticos, Siglos XIV-XXI. Políticas e Estructuras. 1ªed. Madrid: Casa De Velazquez/Uned, 2014.

HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. Acervo, v. 28, p. 144-158, 2015.

GOULARTI FILHO, Alcides. História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa. Economia (Brasília), v. 12, 2011.

GRAHAN, Richard. Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil – 1850-1914. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840). São Paulo: Alameda, 2012.

JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve.

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

LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura, 1994.

LOBO, Eulália. História do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MANTUANO, Thiago Vinícius. O Trapiche e Suas Fronteiras: A Operação Portuária Pré-Capitalista no Rio de Janeiro do Século XIX. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

_____. A Região Portuária Segurou as Pontas - as Atividades Metal e Mecânica na Comunidade Econômica Portuária da Pré-indústria ao Pós-encilhamento (1870-1907). Niterói: PPGH (Artigo Inédito e Recém Apresentado ao Laboratório de Economia e História – LEHI-UFRRJ) mimeo, 2015a.

_____. Saudosos do Que Não Viveram: A Estiva e seu Sindicato no Porto Pré-Capitalista do Rio de Janeiro. Niterói: PPGH-UFF (Artigo Inédito e Recém Apresentado no XV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho - ABET) mimeo, 2015b.

MANTUANO, Thiago; HONORATO, Cezar Teixeira. OS AGENTES MÚLTIPLOS DO PORTO PRÉ-CAPITALISTA (1870-1900). In: VI Jornadas Interdisciplinares de Estudos Portuarios – Red de Estudos Portuarios, 2015, Rosário: porto de Rosário.

MANTUANO, Thiago Vinícius; ALVARENGA, Thiago; MARINHO, Marcos. Modernização Conservadora no Império do Brasil: o Arcabouço Jurídico-Político Brasileiro no Século XIX (Minicurso). IV Semana de História da UFF, Universidade Federal Fluminense, 2016.

PESSANHA, Elina. Operários Navais: Trabalho, Sindicalismo e Política na Indústria Naval do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

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

REBOUÇAS, André. Companhia das Docas de Dom Pedro II nas Enseadas da Saúde e da Gamboa no Porto do Rio de Janeiro: Publicação dos Documentos Que Precederão e Motivarão sua Organização. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger, 1871.

OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair. A construção inacabada: a economia brasileira, 1822-1860. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001.

_____. Raízes da Indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense (1808-1860). 1 ed. Rio de Janeiro: Studio F & S Editora, 1992.

SABOIA, Patricia. A saga da Wilson Sons. Rio de Janeiro: Desiderata Edições, 2005.

SCHULZ, John Henry. A Crise Financeira da Abolição. São Paulo: EDUSP, 2013.

SILVA, Maria Laís Pereira. Os Transportes Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e Conflitos. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes do Rio de Janeiro/ Divisão de Editoração, 1992.

SOUZA, Augusto Fausto de. A Baía do Rio de Janeiro: sua História e Descrição de suas Riquezas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1882.

SUZIGAN, Wilson. Indústria Brasileira: origem e desenvolvimento. São Paulo, Brasiliense, 1986.

THE ANGLO-BRAZILIAN TIMES. Rio de Janeiro: Tipografia Laemmert, 1868.

THE LONDON GAZETTE. Londres: Published by Authority, 1872.

