

A INDÚSTRIA PESADA NA ECONOMIA ESCRAVISTA DO OITOCENTOS

THE IRON INDUSTRY IN THE SLAVE ECONOMY OF THE 19th CENTURY

Matheus Sinder Nunes Herdy Coelho^{a,®}

^aDoutorando em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da UFF. Mestre em História Social pelo mesmo programa. Graduado em História pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente desenvolve pesquisa buscando investigar as origens escravistas da indústria no Brasil e nos Estados Unidos. Membro do Grupo de Estudos e Pesquisa Eulália e Bárbara (GEPEB). Pesquisador associado ao Laboratório de História Oral e Imagem (LABHOI- UFF). Pesquisador do Núcleo de Estudos e Pesquisa em História Econômica e Social (NEPHES). Bolsista CAPES.
® Contato principal: matheussnhc@id.uff.br

Resumo

Este artigo tem como foco analisar a nascente indústria de Bens de Capital e Bens de Produção no Brasil do Século XIX. Esta *Indústria Pesada* era formada por estabelecimentos Siderúrgicos e Metalúrgicos que produziam máquinas e equipamentos para atender diversos negócios da escravidão, como a navegação e as lavouras de Açúcar, e também, fornecer máquinas para outras fábricas, particularmente máquinas a vapor. Esses elementos modernos foram conjugados não apenas com o emprego de africanos escravizados nessas fábricas, mas no amálgama com a economia escravista. Ao mapearmos esse setor da Indústria Pesada é possível identificar a existência de mais empreendimentos do que os que foram analisados até aqui pela historiografia e observar a relação desses com o Estado através dos pedidos de provisão do Tribunal da Junta de Comércio.

Palavras-chave

Indústria Pesada | Economia Escravista | Fundições

Códigos JEL

L16 | L60 | L80 | N16 | N66

Abstract

This article focuses on analyzing the nascent Capital Goods and Production Goods industry in Brazil in the 19th century. This iron industry was composed of steel and metallurgical establishments that produced machinery and equipment to serve various businesses that made use of the enslaved, such as shipping and sugar plantations, and also to supply machinery to other factories, particularly steam machines. These modern facilities not only employed enslaved Africans, but also became part of the slave economy. When mapping this sector of the Iron Industry, it is possible to identify the existence of enterprises not yet analyzed by the historiography and to observe their relationship with the State through pleas at the Court of the Board of Commerce (Tribunal da Junta de Comercio).

Keywords

Iron Industry | Slave Economy | Foundries

JEL Codes

L16 | L60 | L80 | N16 | N66

1. INTRODUÇÃO

A virada do século XVIII para o século XIX reservou ao mundo atlântico um conjunto de transformações sociais e econômicas que se envolveram em maior ou menor grau com as dinâmicas da Revolução Industrial. Como observado por Peter Mathias, esse caráter revolucionário ao processo industrial britânico pode ser entendido, pois foi a primeira região a conhecer as transformações oriundas das fábricas que relacionaram mudanças nas estruturas sociais somadas com novos ritmos de crescimento econômico (DAVIS; MATHIAS, 1998). A Revolução Industrial deu o *start* à grande transformação da conformação econômica em um moinho

satânico que apresentou uma de suas perversas faces no fortalecimento da escravidão nas plantations de Brasil, Cuba e Estados Unidos (MARQUESE; SALLES, 2016). Assim, o nascente mundo industrial encontrava-se e convergia com o mundo escravista recrudescido (BERG; HUDSON, 2023).

Em luz dessa dinâmica, como entender o surgimento de estabelecimentos fabris em uma sociedade escravista? Para isso, pretendemos não apenas olhar a Revolução Industrial pelo prisma da escravidão, mas o caminho inverso, observar a economia escravista do Brasil pelo prisma das suas atividades industriais. A existência de fábricas nessa economia reforça a necessidade sobre o debate a respeito da compatibilidade entre a escravidão e a indústria, o que enfrentaremos a partir da análise de empreendimentos siderúrgicos e metalúrgicos presentes na economia brasileira do século XIX. O surgimento de uma verdadeira Indústria Pesada (bens de capital + bens de produção) mostra como em meados do Oitocentos o Escravismo nas Américas assumiu uma nova roupagem, mais pujante e moderna do que a anterior. Essa nova roupagem, fruto da interação com as dinâmicas da Revolução Industrial resultou em um processo de modernização que por um lado consolidou e ampliou a escravidão e por outro inseriu elementos dinâmicos como o sistema bancário, redes ferroviárias e, especialmente, indústrias (ALMICO; SARAIVA, 2020).

Nosso recorte se inicia com a chegada da Corte em 1808, quando são rompidos os últimos estatutos coloniais, especialmente a proibição de instalação de manufaturas no Brasil. E termina em 1865, quando ao término da guerra de secessão dos Estados Unidos a instituição da escravidão nas Américas começa a apresentar sinais de crise.

2. A Indústria em economias escravistas: historiografia

Embora, durante um bom tempo a historiografia tenha questionado a possibilidade de utilização do trabalho escravizado em indústrias, à história da escravidão urbana demonstrou que os escravos eram também oficiais de calafates, carpinteiros, ferreiros e inclusive operadores de maquinismos entre diversos outros ofícios mecânicos e industriais (SOARES, 2003; 2011; KARASCH, 2000). Sendo assim, dizer que escravizados trabalhavam nas primeiras fábricas no Brasil não é uma novidade. Antes, trabalhos como de Luiz Carlos Soares vieram a discutir os principais elementos da escravidão industrial no Rio de Janeiro de maneira primorosa, somando-se também, a pesquisa de Ilana Pelicari Rocha que ressalta que nas fábricas pertencentes ao Estado brasileiro havia o emprego de escravos da nação (ROCHA, 2018).

O que queremos chamar atenção aqui é menos sobre a questão da incompatibilidade ou compatibilidade do trabalho escravo e indústria, e antes um debate sobre o sistema de uma economia escravista e as dinâmicas da indústria em movimento relacional. Ou seja, a Escravidão seria compatível com a Indústria? Uma das primeiras pesquisas desenvolvidas no Brasil que tentaram fornecer uma resposta a essa pergunta foi a dissertação de mestrado de Luiz Carlos Soares (SOARES, 1980). Tendo o mérito de ser um dos primeiros pesquisadores a identificar que o trabalho de escravizados também era extremamente habilidoso e engenhoso, Soares contribuiu de maneira significativa para os estudos da escravidão urbana.

Porém, sua perspectiva da relação estrutural entre escravidão e indústria era bastante diferente. Apropriando-se de um repertório teórico marxista, Soares ao identificar a existência de fábricas existentes já no século XIX no Brasil recorre a termos e conceitos como: mais-valia absoluta e relativa, acumulação primitiva de capital, designação de artesanato, manufatura e maquinofatura tal qual em Marx. Embora tenha sido um dos precursores do estudo sobre essa indústria no Brasil, esse ferramental teórico demonstrou-se ineficaz para a compreensão da realidade da indústria fabril e sua relação com a escravidão (SOARES, 1980).

Para Soares, as manufaturas existentes na cidade do Rio de Janeiro em meio a uma sociedade escravista e economia agroexportadora significavam uma forma embrionária das relações capitalistas de produção. O proprietário da fábrica era analisado por ele como proprietário do Capital e responsável pela extração de mais-valia dos trabalhadores das fábricas que eram apartados dos meios de produção. Ao observar a

complexidade das relações de trabalho no interior dessas fábricas, onde coexistiam trabalhadores livres por jornada e trabalhadores escravizados próprios e/ou alugados, Soares dividiu as manufaturas em duas categorias de negócios: em fábricas onde mais de 80 % de seus trabalhadores fossem livres e assalariados seria uma empresa capitalista, já em fábricas com menos de 80 % da mão de obra livre, ou seja, que majoritariamente empregava escravizados, seria a configuração de uma empresa escravista (SOARES, 1980).

A incompatibilidade entre a escravidão e o capitalismo para ele também poderia ocorrer dentro de uma mesma fábrica: os trabalhadores livres assalariados de uma manufatura eram sinônimo de uma relação capitalista de produção que ocorria no mesmo espaço onde também havia relações escravistas de produção. No caso dos escravizados fabris alugados e que recebiam algum tipo de pecúlio ou pagamento de jornada, esses foram explicados por Soares como sendo uma “brecha assalariada” na escravidão. Ele seguia assim, o conceito de Ciro Cardoso e seu debate com Jacob Gorender sobre a “brecha camponesa” (CARDOSO, 1987; GORENDER, 1990), mas como se tratava da escravidão urbana e de relações de assalariamento, que ele julgava ser um embrião do capitalismo, trabalhou com a ideia de “brecha assalariada” (SOARES, 1980).

Enxergando o setor manufatureiro como uma atividade embrionária do capitalismo, a escravidão era associada por Soares como um obstáculo ao desenvolvimento industrial. Para ele, os interesses dos senhores de engenho e de comerciantes, que controlavam o Estado Imperial, estavam na manutenção da escravidão, o que impediria a capacidade de proteção e apoio do Estado às atividades fabris. Além disso, o próprio investimento na compra de escravos seria um empecilho ao desenvolvimento fabril uma vez que congelaria capitais impedindo assim que esses recursos fossem aplicados em novas máquinas e transformações técnicas. Segundo ele:

A possibilidade de acumulação de capital e sua reprodução ampliada ficava, assim, travada no interior das manufaturas que operavam com trabalhadores escravizados existindo nesses estabelecimentos uma acumulação de escravos que na sua essência aparecia mais com um inevitável fator de descapitalização e conseqüentemente de desacumulação de capital. (SOARES, 1980, p.324)

Essa visão de que o trabalho escravizado em fábricas servia como elemento de “descapitalização” é questionado por Jacob Gorender. Para ele, ao comprar um escravo, artesão ou não, e treiná-lo em determinado ofício, o proprietário de uma fábrica poderia tanto reproduzir internamente a especialização dos ofícios de sua mão de obra, quanto alugá-los a outras fábricas por valores consideráveis (GORENDER, 2016). Além disso, a concepção de Luiz Carlos Soares que associa trabalho livre com assalariamento e capitalismo já foi muito questionada, inclusive autores como Ellen Wood (WOOD, 2001) e Polanyi (POLANYI, 2000) tendem a não considerar o assalariamento como único e derradeiro elemento definidor do capitalismo. A realidade de uma economia escravista como a brasileira era bastante complexa, com múltiplas situações volúveis de trabalho e a coexistência de formas de exploração do trabalho livre ao mesmo tempo em que predominava flagrantemente a escravidão.

Caio Prado Júnior já apontava, de forma generalizadora, como as mercadorias manufaturadas consumidas no Brasil da primeira metade do século XIX chegavam apenas pela importação (PRADO JÚNIOR, 2012). No caso brasileiro, inúmeros trabalhos construíram uma história da indústria que a retirou de seu próprio processo histórico impondo análises que consideravam a industrialização do país enquanto um fato inexorável desde os primeiros tempos de sua formação e que vinha sendo constantemente impedido. A industrialização seria nosso destino, porém retardado por forças do atraso. Podemos observar isso no próprio título do brilhante trabalho de Nícia Vilella Luz: “A Luta pela Industrialização do Brasil” (LUZ, 1978). A autora enxerga um antagonismo entre o setor agrícola e o setor industrial da economia brasileira marcada profundamente ainda por práticas mercantilistas. A permanência de ideias mercantilistas, os tratados de comércio com a Grã-Bretanha e a oposição dos plantadores contra a indústria teriam impedido a expansão industrial brasileira. Luz destaca, portanto que “não se efetuava a industrialização de um país a partir de um simples decreto concedendo liberdade econômica.” (LUZ, 1978, p.21).

Dessa maneira, grande parte da historiografia e dos economistas não incluíram a primeira metade do século XIX nas análises sobre a história da indústria e da industrialização brasileira. Entre esses autores podemos perceber a presença tanto de pensadores cepalinos como Celso Furtado (FURTADO, 2007), passando por Maria da Conceição Tavares (TAVARES, 1975), até chegar à escola paulista da industrialização. Autores como Sergio Silva (SILVA, 1981), João Manuel Cardoso de Mello (MELLO, 1982), e Wilson Cano (CANO, 1975) produziram interpretações que centralizaram em suas explicações o processo de industrialização brasileira no estado de São Paulo e na primeira metade do século XX. Se por um lado a historiografia marcada pelo paradigma do atraso observava a primeira metade do século XIX com um período de embarreamento do desenvolvimento industrial por outro lado a produção acadêmica por vezes interpretou o período sob a ótica da ausência e insignificância no processo industrial. Dessa maneira as atividades fabris desse período seriam consideradas poucas e até irrelevantes, sendo apenas um apêndice da economia nacional de agroexportação.

Mais recentemente pesquisas têm apontado para sentido contrário. Rita Almico e Luiz Fernando Saraiva constroem uma agenda de pesquisa com uma interpretação que considera que a escravidão foi elemento definidor do processo de modernização capitalista no Brasil. Isso significa dizer que as raízes do processo de industrialização no Brasil têm sua base na economia escravista do século XIX (ALMICO, SARAIVA, 2020). Por meio de um conjunto de mapas georreferenciados eles observaram que a concentração industrial, bancária e de patentes inventivas se acumulavam nas regiões de maior concentração de escravizados (ALMICO, SARAIVA, 2017). Essa relação entre dinamização da escravidão e seus desdobramentos e investimento em áreas modernas da economia esteve no âmago de um processo de modernização que culminou no capitalismo brasileiro. Soma-se a isso o fato de não considerarem o Brasil um país atrasado quando comparado a outros no concerto das nações.

Observando as inúmeras pautas de exportação das variadas economias mercantis escravistas regionais concluíram que não apenas o vale do café estava passando por um processo de recrudescimento da escravidão, aumento das exportações e modernização econômica, mas diversas outras regiões e mercadorias no Brasil estavam passando por processo similar. Isso, ao ser comparado com outros países, colocava o Brasil entre as dez maiores economias do mundo na época. Segundo Almico e Saraiva:

Mais do que simplesmente superar a dicotomia campo x cidade, lavoura x indústria que durante algum tempo dominou parte da historiografia brasileira, é preciso entender a relação entre o crescimento do campo (via mão de obra escrava) e o impacto que isso trará para as cidades (também habitada por um significativo número de cativos). Em outros termos, trata-se de entender as raízes escravas do processo de industrialização / modernização / urbanização / financeirização do país. (ALMICO; SARAIVA; 2017, p.14-15)

Essa chave explicativa permite grandes avanços nos estudos sobre as fábricas na primeira metade do século XIX, porque retira delas o viés de atrasadas ou de fora lugar no sistema econômico escravista, e as insere em um processo de modernização construído a partir da dinamicidade da economia escravista e sua relação com o crescimento do capitalismo industrial. Com ela é possível pensar a indústria fabril dentro dos seus próprios marcos de relações sociais e econômicas e não enquanto uma relação de produção embrionária ou incompatível com a economia escravista em expansão no século XIX.

Pesquisas mais recentes, especialmente a de Silvana Andrade, vem demonstrando que o capital comercial embora comprometido com a manutenção de uma sociedade escravista não foi opositor aos empreendimentos fabris. Pelo contrário, Silvana mostra como a firma Sociedade Lacerda & Cia composta por três negociantes envolvidos, inclusive, com o tráfico transatlântico ilegal de escravizados, investiram seus capitais na construção de uma fábrica têxtil chamada Todos os Santos, localizada no Sul da Bahia, em 1844. Essa fábrica foi durante meados do século XIX a maior fábrica existente no Brasil, funcionando com o emprego de trabalhadores livres e também escravizados. O caso da fábrica de Todos os Santos deixa nítido que não há uma incompatibilidade entre indústria e escravidão. O capital oriundo do comércio e tráfico é diversificado

em outros investimentos por seus agentes, e particularmente também em fábricas e também na compra e aluguel de mão de obra escravizada para essas fábricas (SANTOS, 2020).

A discussão proposta por Matheus Sinder também aborda o debate sobre a compatibilidade de indústria e escravidão (SINDER, 2021). Estabelecendo categorias para o mapeamento quantitativo da indústria fabril no Brasil da primeira metade do século XIX é demonstrado como a realidade da indústria nacional era maior e mais diversa do que se pensava. Além das fábricas associadas a agricultura, encontrou fábricas associadas a navegação, fábricas de velas, cigarros, rapé, chapéus, sabão, cerveja, carroças, carruagens, de descascar arroz, de asfalto e etc (SINDER, 2023). Essa realidade, para além de ser concentrada em regiões, como nos trabalhos de Geraldo Beauclair (OLIVEIRA, 1992) e Douglas Cole Libby (LIBBY, 2002), ou se tratar de estudos locais ou de empreendimentos individuais, focou em observar os estabelecimentos fabris em espaços do Império como Maranhão, Pernambuco, Pará e Bahia. Em todos esses espaços identificando como produção, circulação e consumo das mercadorias manufaturadas estavam envolvidas com a escravidão (SINDER, 2021). Somente na cidade do Rio de Janeiro no ano de 1850 são localizadas cerca de 246 fábricas. Já na Bahia são 84 fábricas em 1860; o mesmo número para o Maranhão no ano anterior e 64 estabelecimentos fabris em Pernambuco em 1860 (SINDER, 2023). Esses números fizeram com que entendessem o Rio de Janeiro como sendo a grande oficina do Brasil, embora fosse nada desprezível a existência de fábricas nas outras economias mercantis escravistas do Império (SINDER, 2021).

A existência de tão grande número de estabelecimentos fabris, somada com as análises que apontam para uma relação cada vez mais compatível entre indústria e escravidão nos levaram a observar as fábricas siderúrgicas e metalúrgicas existentes no Brasil do Oitocentos. A existência e a adoção desses empreendimentos produtores de bens de produção/capital, são indícios dos processos de modernização que atravessam essa economia escravista.

3. A Indústria Pesada em uma economia escravista

Antes de continuarmos é necessário respondermos a duas perguntas: por que a escolha pela análise das Indústrias Pesadas? E a mais importante talvez: o que estamos entendendo como Indústria Pesada? A indústria por vezes é entendida como dividida em “indústria de bens de consumo”; “indústria de bens de produção” e “indústria de bens de capital”. Aquela primeira refere-se aos bens leves produzidos para um amplo consumo, geralmente não duráveis. Já as outras duas estão localizadas naquilo que podemos entender como indústrias “pesadas” que englobam a produção de equipamentos, ferramentas, máquinas e insumos para outras fábricas. Nesse contexto, estamos entendendo as indústrias de bens de produção e as de bem de capital enquanto “Indústria Pesada”, considerando especialmente às siderúrgicas e metalúrgicas, o setor do Ferro.

Michel Deliberari Marson aponta como a historiografia observou o início da industrialização do Brasil apenas pelo prisma das indústrias leves de consumo. Porém, segundo ele, havia empreendimentos incipientes de uma indústria pesada já no século XIX, em particular as siderurgias em Minas Gerais e algumas fábricas de bens de capital no Rio de Janeiro e São Paulo (MARSON, 2008). Nos levantamentos realizados por Matheus Sinder é possível identificar que até pelo menos 1860 o setor industrial que tem predomínio no Brasil é aquele ligado ao “Vestuário e Limpeza”, ao “Fumo” e as fábricas “Associadas a Agricultura”, ou seja, a indústria do sabão, dos chapéus, das velas, dos cigarros; das fábricas de açúcar, fábricas de descascar arroz e etc... Indústria leve, de bens de consumo (SINDER, 2023). Sendo assim, qual seria o lugar da Indústria Pesada para indústria fabril brasileira no século XIX? E qual o lugar dessa indústria no processo geral de industrialização?

Para responder esta última, podemos observar o debate sobre a Revolução Industrial na Grã-Bretanha. Em particular, o debate sobre qual setor seria o eixo dinâmico do processo de Revolução Industrial britânica.

Essa discussão influenciou grande parte das interpretações sobre a industrialização no Brasil, principalmente no que versa sobre a centralidade da Indústria Têxtil para a Revolução Industrial. Ao compreender a têxtil, especificamente a têxtil do algodão, como o motor da Revolução Industrial britânica, as análises sobre a Indústria em outros espaços buscaram datar sua origem no aparecimento de uma desenvolvida indústria têxtil. Não por acaso o clássico livro de Stanley Stein sobre as origens e evolução da indústria no Brasil tem como objeto a Indústria Têxtil (STEIN, 1979). Esse olhar não foi restrito a Stein e condicionou grande parte das interpretações do nosso processo industrial. Nas palavras de Hobsbawm, “quem fala de Revolução Industrial, fala de algodão.” (HOBSBAWM, 2000, p.53).

Apesar de ser predominante, a perspectiva que enxerga na têxtil inglesa o principal elemento da Revolução Industrial não é a única matriz explicativa. A historiografia da pro-industrialização tem produzido explicações capazes de tornar o cenário pré-Revolução Industrial mais complexo e com isso ao observar as relações imbricadas entre campo/cidade e mundo rural/manufatura considera um universo de atividades mais plural. É o caso de Rondon Cameron em seu texto “Despontar da Indústria Moderna” (CAMERON, 2004). Ele aponta que havia uma indústria, até mesmo rural já antes do final do século XVIII na Inglaterra e até mesmo têxtil. O grande diferencial que atribuiria o aspecto “revolucionário” para as novas formas de organização da economia industrial seriam, basicamente, a fundição do minério de ferro e o motor a vapor. Enquanto o primeiro possibilitou o fim paulatino da necessidade de carvão vegetal, o segundo ampliou as escalas de produção. O ferro e o vapor foram em sua visão o motor da industrialização: máquinas, estradas de ferro, trilhos das minas de carvão, toda a economia industrial passou durante o final do século XVIII e primeira metade do século XIX na Inglaterra a estar alicerçada na economia do Ferro e do Vapor (CAMERON, 2004).

Essa perspectiva abre novos horizontes para os estudos sobre essa “Indústria Pesada” em sociedades escravistas. A comparação entre a indústria no Brasil com a Indústria na Inglaterra se mostra infrutífera por ter sido em solo britânico o espaço da Revolução Industrial, e, portanto, por ter sido a primeira, colocava na posição de “atrasadas” quaisquer outras nações que no período tentassem avançar na carreira industrial.

A presença de uma Indústria de fundições de ferro já havia sido abordada pela historiografia brasileira, principalmente na obra de Geraldo Beauclair (OLIVEIRA, 1992; 2001) e Douglas Cole Libby (LIBBY, 1988; 2002). Utilizando um arsenal teórico braudeliano, com o conceito de Pré-Indústria, Beauclair realiza um balanço das atividades industriais desenvolvidas na região fluminense no período de construção da economia nacional. Nesse balanço ele identifica a existência de fundições de ferro e outros estabelecimento ligados a produção de equipamentos e máquinas, como era o caso da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor. A obra de Beauclair é seminal para elaboração de um panorama sobre as atividades industriais no Brasil no século XIX (OLIVEIRA, 1992).

Já Libby, utilizando-se dos recursos teóricos da proto-industrialização, avalia o caso de Minas Gerais abordando as principais características e transformações da indústria do ferro, considerando o surgimento, expansão e declínio das siderurgias mineiras. Libby aborda casos que hoje são amplamente conhecidos pela historiografia da Indústria no Brasil, como a fábrica do Morro do Pilar e a fábrica Patriótica (LIBBY, 1988; 2002). Esses, e outros, estabelecimentos abordados por Libby são relevantes para o período e para a origem da Indústria na Brasil e sempre bastante trabalhados pela historiografia, como é o caso de recente artigo de Mario Danielli Neto sobre a indústria na época da Independência onde grande parte de sua síntese sobre o período se atem as fundições de Minas Gerais, particularmente a fábrica Patriótica e a fábrica do Morro do Pilar (NETTO, 2022). Talvez a maior contribuição de Libby esteja em apontar a complementaridade entre esses empreendimentos fabris e escravidão, tanto nas operações técnicas e conhecimentos de transformação da matéria-prima, com raízes de conhecimentos africanos, quanto, nos trabalhadores escravizados empregados na produção (LIBBY, 1988).

A janela aberta por Libby e Beauclair conduziu a diversos estudos sobre o que estamos chamando de Indústria Pesada. É o caso do próprio Mario Danielli Neto, que em importante pesquisa analisa a fábrica de ferro de São João do Ipanema. De propriedade do Estado, esse estabelecimento de entorno de um século de existência significou a tentativa do governo em impulsionar o desenvolvimento fabril e a relação deste

com dinâmicas gerais da economia brasileira (NETTO, 2006). Caso também de Alinie Silvestre Moreira e seu estudo sobre a fábrica de Pólvora da Estrela, na serra do Rio de Janeiro. Ambos os trabalhos enfatizam como escravidão e estabelecimentos fabris não seriam incompatíveis (MOREIRA, 2022).

Sendo assim, delimitamos a importância do objeto aqui abordado, a Indústria Pesada, para os estudos do processo industrial brasileiro e também que tipos de empreendimentos estamos considerando, principalmente siderúrgicas e metalúrgicas. Os trabalhos até aqui tem abordado, sobretudo, estudos de caso ou análises regionais, com a vantagem de reconstituir histórias desses importantes estabelecimentos, como a fábrica Patriótica e a fábrica de São João do Ipanema. Porém, perdemos a oportunidade de observar um panorama da Indústria Pesada no Brasil. Para isso, recorreremos aos Almanacks Mercantis. Sem um censo nacional industrial existente na época, a capacidade de construção de dados seriais e quantitativos se torna remota. Porém encontramos nos Almanques uma possibilidade de quantificar o maior número de fábricas possíveis. O Almanaque é um periódico que traz com ele listas e informações das mais diversas profissões, ofícios, empresas, cargos públicos e etc. Ele é uma fonte importantíssima para historiadores e economistas do período e contribui tanto para análises prosopográficas quanto para levantamentos quantitativos como os que escolhemos.

Pesquisamos os Almanques a partir da base de dados disponíveis na Hemeroteca Digital. Lá verificamos a existência de Almanques para as províncias da Bahia, Pernambuco e Recife. São eles: O Almanaque Político, Civil e Comercial da cidade da Bahia para o ano de 1845; o Almanak do Maranhão com folhinha para o ano de 1849; o Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Maranhão com as edições para os anos de 1858, 1859, 1860 e 1864; o Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Bahia com as edições para os anos de 1854, 1855, 1857, 1858, 1860 e 1863; o Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Província de Pernambuco para o ano de 1860. Somando-se a esses trabalhamos também com as edições do Almanack Laemmerth para a província e Corte do Rio de Janeiro com as edições das três décadas a partir de 1845 até 1865. Especificamente sobre o Rio de Janeiro algumas escolhas foram feitas: como é disponível o ano a ano do Almanak Laemmerth realizamos um recorte de amostra com um intervalo de cinco anos. Isso porque de um ano para outro não ocorrem mudanças bruscas no universo fabril fluminense. O espaço de cinco anos nos permite visualizar melhor as mudanças, ritmos de crescimento entre outros tópicos. Além dos dados da quantidade de fábricas e o que elas produziam também foi possível obter as informações como nome completo dos proprietários e o endereço dos estabelecimentos. O recorte do período de anos foi escolhido baseado na Guerra Civil Americana, ao final dela, tem fim a escravidão no velho sul.

As demais províncias ou não possuíam almanques disponíveis na hemeroteca digital ou possuindo os almanques, nesses não constavam as informações. Ainda assim, nos chamou a atenção a ausência de informações para Províncias como São Paulo e Minas Gerais, não coincidentemente a primeira comumente intitulada “pioneira” na industrialização do país e a outra, a região que Libby indicou como proto-industrial. Vale ressaltar, que São Paulo na primeira metade do Oitocentos realmente possuía uma atividade fabril rarefeita, constatação possível tanto pela ausência dos Almanques, como também pelas diminutas, breves e por vezes inexistentes discussões sobre o tema nos relatórios de seus presidentes de Província até 1860. O caso de Minas Gerais requer um pouco mais de atenção devido às ênfases que a historiografia, especialmente por meio de Douglas Cole Libby e Roberto Borges Martins (MARTINS, 2018), disponibilizou sobre a indústria caseira mineira. Os bancos de dados das listas nominativas para Minas Gerais em meados da década de 1830, apesar de serem muitos completos, não fornecem informações sobre empresas, firmas, estabelecimentos fabris, mas sim sobre o ofício de indivíduos. Dessa maneira, é possível mapear a ocupação de trabalho, como fez Libby, porém impede que se estabeleça um panorama geral da indústria fabril e das atividades industriais caseiras na “insular” Minas Gerais do Oitocentos. Mesmo assim, acreditamos que não trará maiores prejuízos para a análise uma vez que possuímos dados qualitativos sobre a indústria na província por meio da documentação da Junta de Comércio e da bibliografia especializada.

Quadro 1. Indústria Pesada por Província

Província	Ano	Indústria Pesada
Bahia	1845	4
Bahia	1855	1
Bahia	1858	1
Bahia	1860	1
Bahia	1863	2
Corte	1850	1
Corte	1855	11
Corte	1860	18
Corte	1865	18
Maranhão	1860	1
Pernambuco	1860	5
Rio de Janeiro	1855	2
Rio de Janeiro	1860	1

FONTE: ALMANAQUE Civil, político e comercial da Bahia para o ano de 1845. Edição Fac-similar. Salvador. Fundação Cultural do Estado da Bahia. 1998. 2- ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial do Maranhão para o ano de 1858, 1859, 1860. Organizado por B. de Mattos. Typographia do Progresso. 3- ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial da Bahia para o ano de 1854, 1855, 1857, 1858, 1860. Typographia de Camillo Lellis Masson e Cia. 4- ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial da província de Pernambuco para o ano de 1860. Typographia de M. F. de Faria. 5 – Almanack Laemmert para os anos de 1850, 1855, 1860. (Tabela elaborada pelo autor)

Como abordamos acima, os Almanacks não são censos industriais, portanto, não tem a pretensão de constituir um retrato de todas as indústrias de uma determinada região. Pelo contrário, o proprietário da fábrica paga para que seu estabelecimento seja anunciado no Almanack. Por isso, o número de fábricas da Indústria Pesada que encontramos na documentação do Almanack tende a ser ainda maior. Podemos observar isso na ausência de algumas fábricas, particularmente no Rio de Janeiro, que constam na documentação dos Relatórios de Presidentes de Província, mas não constam nos Almanacks. Vale ressaltar que a grande parte dessas fábricas refere-se a fundições. Excetuando-se o estabelecimento da firma de João Meirs e Francisco Meirs, localizada na Rua da Saúde número 36, no Município Neutro da Corte, que era dedicada exclusivamente a fabricação de máquinas a vapor, todas as outras intitulavam-se enquanto fundições. É nítida a maior concentração de fundições na Corte, a “grande oficina do Brasil” (SINDER, 2021).

A existência dessas fundições nas outras províncias também são significativas, não por sua quantidade, mas por expressar a disseminação dessa atividade pelo território do Império. A indústria do ferro no Brasil possuía dois ramos de influência principais: a experiência portuguesa e as técnicas africanas na produção do ferro (MALAVOTA; MARTINS, 2022). O primeiro com as forjas de tipo galego, o segundo com as forjas de tipo cadinho. No decorrer do século XIX outras técnicas mais apuradas foram incrementadas a produção do ferro no Brasil, como as forjas catalãs; forjas Stuckofen, as técnicas suecas de fabricação e os Alto-fornos (MALAVOTA; MARTINS, 2022). Essa complexidade técnica variava pelas regiões, localidades e estabelecimentos. Ainda assim, a origem da primeira fabricação de ferro no Brasil é atribuída por Libby ao conhecimento de escravizados africanos. Para ele a indústria do ferro no século XIX herdou a tradição do setecentos de pequenos fornhos de fundição em cada fazenda com técnicas ainda rudimentares, isso só se modificou a partir de 1808 com a chegada da Corte e o investimento estatal em empreendimentos de fundições e posterior difusão e emulação de novas técnicas (LIBBY, 1988).

Em meados do século XIX já era possível identificar modernas manufaturas de fundições, como era o caso da fundição pertencente a Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, único estabelecimento do gênero encontrado para a Província, que era um empreendimento fabril complexo (ALMAANCK, 1859). Este estabelecimento, montado em ponto grande no final da década de 1850, possuía oficina de torner com quatro tornos de diferentes diâmetros; uma máquina de plainar; uma máquina furadeira; uma máquina de modelar; máquinas de fazer roscas e uma máquina de amolar. Havia também uma oficina de caldeiraria, formada por outros seis fogões, uma máquina de furar e cortar e uma máquina de amolar. Além dessas oficinas, era composta também por uma ferraria movida a vapor: um martelo movido a vapor; seis fogões e um ventilador. Já a oficina de fundição era toda movida através de uma máquina a vapor de dezesseis cavalos; um guindaste que levantava doze toneladas e um forno cubilot. A produção dessa fábrica não atendia apenas os pacotes e embarcações a vapor da Companhia, mas também eram produzidas engenhos de cana, caldeiras, fornos, alambiques e máquinas a vapor de trinta cavalos. Além da complexidade fabril, o capital da empresa era de quinhentos contos de réis (ALMANACK, 1859).

A importância deste estabelecimento era enorme para a economia do Maranhão no final dos anos 1850. Os relatórios dos presidentes de Província e o próprio Almanack relatam uma crise nas lavouras e no comércio maranhense. A Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, e conseqüentemente sua fábrica, eram vistas como a esperança de prosperidade no Maranhão. De acordo com Almanack a fábrica recebeu isenção de direitos de importação de matérias-primas além de outros subsídios, tudo isso porque enxergavam nela “a única alavanca, que poderá reerguer-nos, e dar vida e animação a nossa lavoura e comércio” (ALMANACK, 1859, 100). Segundo, Elivaldo Conceição Pereira, entre outras vantagens que a Companhia recebeu estavam um empréstimo de vinte e quatro contos de réis para montar a fundição além de vinte anos de exclusivo para navegar pelos rios do Maranhão (PEREIRA, 2007). Portanto, a fábrica da Companhia demonstra como Libby estava correto ao afirmar que não estaríamos atrasados em termos de técnicas e modos de produção do ferro.

Isso nos conduz a duas perguntas: quais eram as formas de organização dessas empresas de Indústria Pesada, ou melhor, quem eram os proprietários e investidores desses estabelecimentos? E a segunda pergunta, qual seria a relação do Estado com esse setor fabril?

Para responder a primeira podemos observar através dos Almanacks que havia expedientes comuns de organização dessas empresas, formadas em sua maioria por proprietários individuais; firmas familiares e sociedades anônimas. Em 1863 as duas fundições encontradas na Bahia eram formadas por Cia. Na cidade da Corte das dezoito fundições existentes em 1860, cinquenta por cento (nove) eram firmas familiares e/ou sociedades. Isso nos leva a pergunta, quem eram os proprietários dessas indústrias?

Esse setor industrial recebeu proteção estatal? Qual era a relação do Estado com essas indústrias do setor privado voltadas para a produção pesada? Quais eram as demandas dos proprietários em relação ao Estado? Para observar isso analisamos os pedidos de provisão feitos ao Real Tribunal da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. Estabelecida no Brasil através de alvará em 23 de agosto de 1808 com sede no Rio de Janeiro, tinha em sua função (judicial e administrativa) os melhoramentos e incentivos as fábricas. Exercia suas incumbências através da concessão de provisão. A provisão significava o auxílio concedido pelo Tribunal, seja um privilégio exclusivo, a isenção alfandegária de importação de matérias-primas; ou mesmo a concessão de patentes industriais ou cessão de mestres manufactureiros. Seu funcionamento ocorreu de 1808 até 1850 quando em razão do Código Comercial foi extinta e deu lugar ao Tribunal do Comércio e Juntas regionais. Através dos processos destes pedidos feitos para a Junta de Comércio é possível identificar o que os proprietários estavam requerendo do Estado e quais os argumentos que fabricantes e o Tribunal mobilizavam no decorrer dos processos. Através do registro geral de fábricas provisionadas é possível identificar quais receberam provisão e o que receberam como provisão (ANRJ, 7x, Códice 127).

Quadro 2. Proprietários de Indústrias Pesadas por Província

		CORTE	
BAHIA		1855	João Meirs& Francisco Meirs
1845	Antonio Marques Rodrigues Fróes	1855	Sarmento & Cunha
1845	Bento José de Souza	1855	Adão Urback
1845	João Helling	1855	A. Guiner
1845	João Theófilo Cardinal	1855	Floriano Gonçalves Coelho & Filhos
1855	Cameron Smith	1855	Francisco Antonio Pereira
1858	Francisco Domingues Ornelly	1855	José Hubert
1860	Cameron Smith	1855	José Teixeira Peixoto Guimarães
1863	Cameron Smith & Companhia	1855	Lenoir
1863	Felippe Nery de Carvalho & Companhia	1855	Magalhães & Silva
MARANHÃO		1855	Manoel Coelho Moreira
1860	Teixeira Mendes & Companhia	1860	Meirs Irmãos & Maylor
PERNAMBUCO		1860	Adão Urback
1860	David William Bowman	1860	Albert Cumberworth
1860	Francisco Antonio Correa Cardoso	1860	Carlos Fernandes Monteiro & Companhia
1860	Villaça, Irmão & Andrade	1860	Domingos José Dias
1860	Sebastião José da Silva	1860	Ferreira & Gil
1860	C. Starr e Cia	1860	Floriano Gonçalves Coelho & Filhos
RIO DE JANEIRO		1860	Guinier& Bertrand
1855	Barão de Mauá	1860	Gonçalves & Costa
1855	Alexandre Davidson	1860	Hargreaves & Companhia
1860	Barão de Mauá	1860	José Antonio Pereira da Fonseca
		1860	José Hubert
		1860	José Teixeira Peixoto Guimarães
		1860	Lenoir& Irmão
		1860	Leon &Fesq
		1860	Manoel Coelho Moreira
		1860	Serafim Lopes de Souza
		1860	Zeferino Moreira de Magalhães

FONTE: 1- ALMANAQUE Civil, político e comercial da Bahia para o ano de 1845. Edição Fac-similar. Salvador. Fundação Cultural do Estado da Bahia. 1998. 2- ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial do Maranhão para o ano de 1858, 1859, 1860. Organizado por B. de Mattos. Typographia do Progresso. 3- ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial da Bahia para o ano de 1854, 1855, 1857, 1858, 1860. Typographia de Camillo Lellis Masson e Cia. 4- ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial da província de Pernambuco para o ano de 1860. Typographia de M. F. de Faria. 5 – ALMANACK Laemmert para os anos de 1850, 1855, 1860. (Tabela elaborada pelo autor).

O primeiro pedido de provisão realizado por proprietários do ramo de produção do ferro foi em 16 de Novembro de 1811 feito por João Duarte de Faria pedindo para matricular-se na Junta de Comércio para “gozar dos privilégios que são concedidos.” Embora tenha realizado esse pedido não era necessário ser matriculado no Tribunal do Comércio para receber provisão. Não por acaso, a primeira fábrica de ferro a conseguir uma provisão no Tribunal da Junta de Comércio foi a fábrica de João Baptista Ferreira, localizada no Arraial de Brumado, província de Minas Gerais. A provisão concedida em 03 de agosto de 1814 previa o privilégio exclusivo de 14 anos para aquele estabelecimento. Já no Rio de Janeiro, foi em 1815 que encontramos a primeira fundição provisionada. De propriedade de Humeliano Batista Jardineiro recebeu em 03 de fevereiro daquele ano aprendizes para o seu estabelecimento (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

No período joanino o que encontramos na documentação da Junta de Comércio são majoritariamente pedidos de provisão de pequenas fundições. Como é o caso de José Lopes, em 1812, e Theodoro Macedo Freire em 1815. O primeiro não possuía uma fábrica, mas sim uma oficina de caldeireiros; já Macedo Freire possuía uma pequena fundição de metais na Rua do Carmo. Ambos entram com pedido de provisão semelhante ao de João Duarte Faria (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Os pedidos de provisão por pequenos estabelecimentos de forja no período joanino apresentaram uma exceção: a casa de fundição de Nicoláo Marques, na Bahia. Essa demonstrava possuir as características da categoria de uma Indústria Pesada. Seu processo se estendeu entre 1814 e 1818 e o suplicante se apresentou a Junta de Comércio como sendo um “homem branco” e proprietário de uma tenda de caldeireiro e casa de fundição. De acordo com ele produzia peças de artilharia, governadores de navios, caldeiras de ferro para Engenhos, além de ter contratado artífices estrangeiros, além de ter montado a fábrica com todos os “utensílios e escravos necessários”. Tudo isso, segundo Nicoláo, a custo de grandes despesas e amor pelo patriotismo. Diante de tais despesas pede ao Tribunal que o isente de pagamento de direitos alfandegários do ferro e do cobre por dez anos e ainda que lhe conceda o privilégio exclusivo de sua fábrica ser a única do ramo no Brasil durante dez anos (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Os pedidos de Nicoláo a primeira vista podem parecer absurdos, mas o Tribunal da Junta de Comércio determina que a Mesa de Inspeção da Bahia envie relatório sobre Nicoláo. Em relatório de 16 de Outubro de 1815, Luiz Manoel de Moura Cabral, Silvestre José da Silva, Francisco José de Brito, José Francisco Cardoso de Moraes, membros da Mesa de Inspeção da Bahia confirmam que Nicoláo era proprietário de uma Casa de Fundição e mestre caldeireiro e que através de um moinho de água na ilha do cabrito era o caldeireiro mais abastado e com a fábrica em ponto mais vasto do que qualquer outra da Bahia, contando com cilindros capazes de estender e puxar chapas de cobre por ele fundidas e que serviam as grandes caldeiras dos engenhos de açúcar. Porém, destaca que não havia qualquer informação sobre a produção de peças de artilharia. Por isso, julga que o estabelecimento merece ser “animado por todos os meios”, especialmente a isenção alfandegária, pedida por Nicoláo. Já quanto ao pedido de ser a única fábrica a existir por dez anos no setor de fundição a Mesa de Inspeção é taxativa:

“é inadmissível não só porque tal estabelecimento não é um inventor novo, mas porque seria um mal terrível fechar a porta para a indústria tolhindo aos seus vassallos a liberdade de fazer estabelecimentos semelhantes . Resulta o bem publico pelo progresso da indústria incompatível com o monopólio.” (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2)

Diante dessas informações o Tribunal da Junta de Comércio pede que a Mesa de Inspeção envie outras informações sobre a fábrica de Nicoláo, mas especificamente se ela produzia chapas brutas como as de Buenos Aires ou semelhantes a inglesas. De acordo com o Tribunal, sendo do primeiro tipo merecia provisão e do segundo mereceria muito mais.

A resposta da Mesa de Inspeção vem em 12 de julho de 1816, agora assinada por Luiz Manoel de Moura Cabral, Manoel Marques da Rocha Queiroz, Silvestre José da Silva, Francisco José de Brito, José Francisco Cardoso de Moraes. Segundo eles as chapas do suplicante eram tão perfeitas que se aproximavam das chapas inglesas de maneira que praticamente todas as chapas da Casa da Moeda seriam por ele fabricadas, além de todas as suas máquinas terem vindo da França (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Em parecer final o Tribunal da Junta de Comércio decide que o suplicante era digno de receber a provisão de fábrica. Decisão essa, tomada devido a relação entre a Casa de Fundição de Nicoláo com a Casa da Moeda. No registro geral de fábricas provisionadas é possível encontrar sua provisão assinada por Dom João VI em 11 de fevereiro de 1818 e quais as provisões que recebeu. Nicoláo Marques havia recebido além da isenção alfandegária de ferro, cobre e máquinas importadas pelo período de dez anos, também, conseguiu o privilégio exclusivo de ser a única fábrica na Bahia naquele setor por dez anos (ANRJ, 7x, Códice 127).

A fábrica de Nicoláo é uma janela para observarmos as dinâmicas fabris do período: conjunção entre operários livres, alguns migrantes, com trabalho de escravizados e a relação de proteção com o Estado através de isenções alfandegárias e exclusivos de produção e comercialização. O negócio da Indústria Pesada no Brasil era uma grande oportunidade, não apenas para os proprietários locais, mas também para os negócios estrangeiros. É o caso da firma Britânica de mineração que tinha como sócios Frederick Deslile, Samuel Eustace Magan, Frederick Fox, Francis Fox, Henry Habberly Price, Francis Le Breton e Benjamim Rotch (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2). Em meio às transformações da economia escravista aumentaram os fluxos de tentativas de instalação de empreendimentos fabris no Brasil. E na Bahia não foi diferente. Isso nos permitiu encontrar um documento que consideramos importantíssimo para compreendermos as modernizações dessa sociedade escravista no século XIX e da indústria fabril na Bahia e no Brasil. Trata-se da reflexão do presidente da Província da Bahia, logo após o fim das guerras de independência, sobre o “derramamento de capitais estrangeiros” no setor de transformação de matérias-primas (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Em 1826 uma Companhia de Mineração Britânica envia um pedido de provisão para o Tribunal da Junta de Comércio suplicando um privilégio exclusivo de exploração de ferro e carvão durante quatorze anos em qualquer uma das seguintes Províncias: São Paulo, Minas Gerais e Bahia. Segundo os sócios da Companhia, no Brasil não haveria capitais e nem ciência para que tal empreendimento fosse estabelecido, por isso o investimento dos capitais da firma deles seria tão necessário para o desenvolvimento da indústria no Brasil. Por isso, pedem que em alguma daquelas três Províncias eles tenham o direito de serem os únicos, por quatorze anos, na atividade mineradora do ferro e do carvão (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Aparentemente, a Junta de Comércio anexou cópias desse pedido e consultou as referidas Províncias. Porém, só contamos com a rica resposta do presidente da Província da Bahia, João Severiano Maciel da Costa, o então Visconde com grandeza de Queluz e futuro Marquês de Queluz. Em sua resposta, defende que haja liberdade para o derramamento de capitais na economia brasileira, principalmente naqueles ramos em que nem os países europeus encontravam-se ainda plenamente aperfeiçoados. Porém, em outros setores, em particular o que almejava as riquezas nacionais, deveria dar prioridade aos empreendedores nacionais. Segundo ele, as companhias estrangeiras ao se instalarem no Brasil não fariam proveito dos hábeis oficiais artesãos nacionais, e para não esvaír seus capitais não irão contratar jornaleiros estrangeiros, empregando, portanto mão-de-obra escravizada. É nesse ponto que é construída uma análise sobre o porquê as companhias estrangeiras, e mesmo os nacionais, não utilizariam a população livre do país nesses empreendimentos. Segundo o Visconde de Queluz: “Gente livre do país não sacrificará a esses trabalhos penosos enquanto um tatu, uma paca, um veado, e na beira-mar um par de charéus ou de caranguejos se adquirirem sem trabalho.”(ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

A afirmação do Marquês de Queluz ilustra bem o processo de modernização capitalista. Enxergando o processo histórico a partir de Karl Polanyi, a Revolução Industrial possibilitou a grande transformação do mundo em um moinho satânico da economia de mercado, onde terra, trabalho e capital se constituíram enquanto mercadoria (POLANYI, 2000). O que é ressaltado naquela frase é a ausência de um “mercado de trabalho”, havendo ainda mecanismo para a sobrevivência e subsistência fora dos padrões de mercado. Bom, se esse é o elemento explícito do argumento, o implícito é que esse momento em que a população livre passasse a depender do trabalho para subsistir iria chegar. Os sujeitos da época têm a percepção das contradições da chegada e desenvolvimento da modernidade.

A modernização da primeira metade do século XIX implica em “derramamentos” de capitais; estabelecimentos de companhias mercantis, mineradoras e fabris e a expansão de fábricas e abertura de mercados para

esses produtos manufaturados. Mas também significavam, no caso brasileiro, que esse processo ocorreria tendo como origem fundamental a escravidão, seus limites e possibilidades. Seja o capital estrangeiro até o investimento nacional ou nos diferentes setores da indústria fabril vão ser as relações sociais da escravidão que constituirá os aspectos fundamentais das dinâmicas econômicas.

Nos pedidos de provisão é possível enxergar esse processo de modernização já na década de 1820. É o caso de João Antonio de Monlevede, francês residente em Minas Gerais que além de trazer seus “capitais hereditários” para terras brasileiras também instala uma fundição. Para isso, manda vir da França pesadas máquinas. E é de logística o principal desafio enfrentado por Monlevede que o faz buscar provisão na Junta de Comércio. De acordo com o ele o transporte por terra do porto do Rio de Janeiro até Sabará poderia causar danos as peças da máquina, por isso, pede a isenção de direitos de importação da máquina e que ela venha através do Rio Doce (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

O pedido de isenção de importação de matérias-primas é o mais comum entre os suplicantes. Isso, porque, especialmente o carvão, o cobre e outros utensílios das fábricas provinham da importação desses materiais. É o caso da fundição e fábrica de ferro de Harrigton e Staar, montada em Pernambuco em ponto grande e movida a vapor pede em Maio de 1836 a isenção de direitos de matérias-primas. O parecerista do pedido foi Joaquim Gonçalves Ledo que afirma que “Não seria justo com os empresários nacionais que empresários ingleses não pagassem impostos enquanto eles pagam.” (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Nos anos derradeiros da Junta de Comércio importantes manufaturas do ferro, estabelecimentos dos mais modernos do Império e símbolo do que estamos tratando enquanto Indústria Pesada entraram com pedido de provisão no Tribunal da Junta de Comércio. É o caso de Irineu Evangelista de Souza, futuro barão e visconde de Mauá. Seu pedido foi simples e suas informações curtas, porém a provisão foi recebida. Mauá requereu o título de Fábrica Nacional, o que lhe possibilitava a isenção de direitos de importação de matérias-primas alegando como argumento possuir entre seus empregados 122 homens livres e 73 escravizados, além de contar em sua fábrica com máquinas a vapor, aparelhos para engenhos, fundições de ferro, serrarias, ferrarias, chapas para fogo, encanamentos, guindastes além das barcas a vapor, duas navegando já pela bacia de Macaé/campos (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Marcelino José Coelho, falando em nome da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, também pede o título de Fábrica Nacional. O mesmo pedido de Mauá. Sua fábrica produzia máquinas e caldeiras a vapor e segundo o Deputado-Inspector de Fábrica a Companhia possuía dois estabelecimentos, um no trapiche da viúva onde fabricava caldeiras e embarcações e outro no lazareto onde faziam as máquinas a vapor. Ela era responsável não apenas por atender as demandas das barcas da Companhia, mas também de mais quem a contratasse. Para ele era seria digna de provisão não só por ser importante para a navegação e para o comércio, mas também por ser um exemplo de fábrica “perfeita e bem montada”. A provisão foi passada em 1849, com 100 mil réis de isenções de direitos alfandegários (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

Alexandre Davidson não foi apenas o último proprietário do setor da Indústria Pesada a receber provisão de fábrica da Junta de Comércio, como foi a última provisão concedida pelo Tribunal a todas as fábricas, em 09 de julho de 1850. Sua fábrica estabelecida em Campos dos Goytacazes fundia ferro, cobre e outros metais, fabricando acima de tudo caldeiras para engenhos, máquinas a vapor, outras máquinas, além de barcas de ferro para a navegação do Rio Paraíba do Sul. Seu pedido? O mesmo de Mauá e da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor: o título de fábrica nacional, que significa a liberação de direitos alfandegários de importação. De acordo com o parecer de um enviado pelo Presidente de Província para avaliar a fábrica, os principais fatores considerados para a concessão da provisão foi a estrutura da fábrica: um alto-forno, cinco forjas de metais; três máquinas a vapor, sendo uma de oito cavalos aplicadas a uma máquina de serrar, e as outras duas com quatro cavalos e aplicadas as correntes de ferro de ar sendo ainda uma de baixa pressão e outra de alta pressão para mover duas torres de tornear moendas e outros equipamentos. Além disso, aquela altura, estava ampliando sua fábrica construindo um galpão com cilindros de máquinas a vapor. A força de trabalho nesta fábrica contava com treze operários livres e vinte e dois escravizados. Sendo os livres: dois maquinistas, um francês e um inglês, dois ferreiros, um inglês e um brasileiro, dois fundidores de ferro, um inglês e um brasileiro, quatro carpinteiros brasileiros, um fundidor de bronze brasileiro, dois

caldeiros, um inglês e um belga. Escravos: seis ferreiros, quatro caldeiros de caldeiras de máquinas a vapor, quatro carpinteiros, seis fundidores de ferro e dois de bronze (ANRJ, 7x, Cx 427, Pct.2).

A partir da documentação da Junta de Comércio é possível observar como a Indústria Pesada no Brasil estava inserida em um contexto de modernização e expansão da economia escravista. Não só isso, mas é possível mapear a relação do Estado com esse setor, que segundo Malavota e Mônica Martins, seria um dos pilares da Revolução Industrial Inglesa (MALAVOTA; MARTINS, 2022). Em comparação com o total de provisões concedidas entre 1808 até 1850, período em que o Tribunal da Junta de Comércio vigorou a proteção do Estado a Indústria Pesada foi menor. É importante ressaltar que as administrações provinciais tinham autonomia para a concessão de algumas provisões, como a isenção de direito alfandegários de importação de matérias-primas.

Quadro 3. Provisões concedidas pelo Tribunal da Junta de Comércio às Indústrias Pesadas

Data	Local	Fábrica	Proprietário	Provisão
03 de Agosto de 1814	Minas Gerais/ Arraial do Brumado	Fábrica de Ferro	João Baptista Ferreira	Privilégio Exclusivo por 14 anos
03 de Fevereiro de 1815	Rio de Janeiro	Fábrica de Fundição	Humeliano Baptista Jardineiro	Aprendiz de fábrica.
04 de Setembro de 1815	Rio de Janeiro	Fundição	Theodoro Freire	Fábrica Nacional
11 de Fevereiro de 1818	Bahia	Fundição	Nicoláo Marques	Privilégio Exclusivo por 10 anos e isenção de direitos alfandegários de importação por 10 anos
17 de Maio de 1826	Bahia	Fundição	Francisco Pereira Dutra	Isenção de direitos alfandegários de matérias-primas
12 de Setembro de 1846	Rio de Janeiro/ Niterói	Fundição	Irineu Evangelista de Souza	Título de Fábrica Nacional
02 de Outubro de 1849	Rio de Janeiro	Fundição	Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor	Título de Fábrica Nacional
09 de Julho de 1850	Rio de Janeiro/ Campos dos Goytacazes	Fundição	Alexandre Davidson	Título de Fábrica Nacional

FONTE: Arquivo Nacional. Coleção da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegações. Fundo 7x. Códice 127. Volumes 1, 2 e 3.

Ao todo, foram 118 provisões concedidas pela Junta de Comércio em todo Brasil, de 1808 até 1850. Destas, 6,7% das provisões eram destinadas a proteger a Indústria Pesada. Sendo, das oito provisões concedidas, seis relacionadas a isenção de matérias-primas. Estabelecimentos como a fundição de Irineu Evangelista de Souza; Alexandre Davidson; e das Companhias de Navegação do Maranhão e de Paquetes a Vapor são estabelecimentos modernos e que demonstram a dinamicidade do Escravismo no século XIX. Apesar de não conseguirem suprir todas as demandas do mercado interno por máquinas, equipamentos e outros utensílios

eram mais uma face das múltiplas do prisma da economia da escravidão.

4. Considerações Finais

A formação econômica brasileira em meio ao longo século XIX se caracterizou pelo amálgama entre escravidão e aspectos modernos da nova economia gerada pela Revolução Industrial. Se por um lado, como a historiografia da Segunda Escravidão vem apresentando, havia uma relação sinérgica entre o avanço industrial com a expansão da escravidão através de produtos primários que passaram a alcançar a Classe Trabalhadora nos países europeus e na América do Norte, por outro lado, a incorporação e adaptação de elementos modernos, como o processo de início de formação da Indústria Pesada, alinhado com o crescimento da escravidão nos conduz a enxergar não apenas a compatibilidade entre indústria e escravidão, mas o processo de modernização capitalista da economia escravista no oitocentos (ALMICO; SARAIVA, 2020)

A Indústria Pesada, setor das indústrias relacionadas ao ferro, Siderurgia e Metalurgia, produtoras de bens de capital e bens de produção, fundições que fabricavam máquinas e equipamentos, são relevantes para observarmos esse cenário de uma economia escravista que não se resumia as grandes lavouras cafeeiras, açucareiras e algodoeiras. Pelo contrário, a incorporação de máquinas, especialmente as máquinas a vapor movidas a carvão, novos conhecimentos técnicos, e construção de grandes estabelecimentos ao mesmo tempo em que parte da mão de obra era de africanos escravizados demonstram a complexidade dessa economia.

Embora, de maneira diminuta, a Indústria Pesada tenha recebido a proteção estatal, alguns de seus estabelecimentos foram relevantes e significativos. Rompendo assim com a ideia de que seriam incompatíveis com a economia do período, esses estabelecimentos atenderam as demandas do escravismo através da produção de engenhos de moer, engenhos de serrar, caldeiras, máquinas e navios a vapor e etc. Assim, o passado (escravidão) se alimentava do moderno (Indústria Pesada) para construir sua face de maior expansão e crueldade.

5. FONTES E BIBLIOGRAFIA

5.1 Fontes

ARQUIVO Nacional. Coleção da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegações. Fundo 7x. Códice 127. Volumes 1, 2 e 3

ARQUIVO Nacional. Coleção da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegações. Fundo 7x. Caixa 427. Pacote 2.

ALMANAQUE Civil, político e comercial da Bahia para o ano de 1845. Edição Fac-similar. Salvador. Fundação Cultural do Estado da Bahia. 1998.

ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial do Maranhão para o ano de 1858, 1859, 1860. Organizado por B. de Mattos. Typographia do Progresso.

ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial da Bahia para o ano de 1854, 1855, 1857, 1858, 1860. Typographia de Camillo Lellis Masson e Cia.

ALMANAK Administrativo, mercantil e industrial da província de Pernambuco para o ano de 1860. Typographia de M. F. de Faria.

ALMANACK Laemmert para os anos de 1850, 1855, 1860 e 1865.

5.2 Bibliografia

ALMICO, Rita de Cássia; SARAIVA, Luiz Fernando. Raízes Escravas da Indústria no Brasil. In: MAUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. **A Segunda Escravidão e o Império do Brasil em Perspectiva Histórica.** São Leopoldo. Casa de Leira. 2020

ALMICO, Rita de Cássia; SARAIVA, Luiz Fernando. **Raízes Escravas da modernização capitalista.** XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói. 2017

BERG, Maxime; HUDSON, Pat. **Slavery, Capitalism and the Industrial Revolution.** Polity Press. 2023.

CAMERON, Rondo. O Despontar da Indústria Moderna. In: **História Econômica do Mundo: de uma forma consisa, de há 30.000 anos até o presente.** Portugal. Publicações Europa-América. 2004

CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo.** Tese de Doutorado. UNICAMP. Campinas. 1975

CARDOSO, Ciro Flamariom. **Escravo ou Camponês?: O Protocampesinato Negro nas Américas.** São Paulo. Brasiliense. 1987

DAVIS, JOHN. A; MATHIAS, Peter. **As Primeiras Revoluções Industriais.** Publicações Dom Quixote. 1998

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil.** Rio de Janeiro. Companhia das Letras. 2007

GORENDER, Jacob. **Escravidão Reabilitada.** São Paulo. Ática. 1990

_____. **Escravidão Urbana.** In: **O Escravismo Colonial.** São Paulo. Expressão Popular. Fundação Perseu Abramo. 2016

KARASCH, Mary. **A vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808-1850).** São Paulo. Companhia das Letras. 2000

LIBBY, Douglas Cole. Protoindustrialização em uma sociedade escravista: o caso de Minas Gerais. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do Amaral. **História Econômica da Independência e do Império.** 2. Ed. São Paulo. Hucitec. ABPHE. Edusp. 2002. pp.237-240

_____. **Transformação e Trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX.** São Paulo. Editora Brasiliense. 1988.

LUZ, Nícia Vilella. **Luta Pela Industrialização do Brasil.** São Paulo. Alfa Omega. 1978

MALAVOTA, Leandro; MARTINS, Mônica. **Economia e Técnica no Contexto da Independência.** Revista História Econômica e História de Empresas. Volume 25. Número 1. 2022.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. **Escravidão e Capitalismo Histórico no século XIX: Brasil, Cuba e Estados Unidos**. Civilização Brasileira. Rio de Janeiro. 2016

MARSON, Michel Deliberali. **A indústria de bens de capital no processo de industrialização na década de 1930: crescimento e diversificação no estado de São Paulo**. Economia (Brasília), v. 9, p. 577-599, 2008

MARTINS, Roberto Borges. **Crescendo em Silêncio: A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX**. Belo Horizonte. ICAM: ABPHE. 2018.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **Capitalismo Tardio: Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. Editora Brasiliense. São Paulo. 1982

MOREIRA, Alinnie Silvestre. "Um viveiro de futuros operários": a formação de africanos livres e sua prole em uma fábrica militar imperial (1831-1870). In: ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de; SANTOS, Lucimar Felisberto dos; Cord, Marcelo Mac e GOMES, Flávio dos Santos. **Proletários Escravos: universo e paisagem do Rio de Janeiro Oitocentista**. Rio de Janeiro. 7 Letras. Faperj. 2022.

NETO, Mario Danieli. **Trabalho, escravidão e liberdade em estabelecimentos fabris dos séculos XVIII e XIX**. Revista de História Econômica e História de Empresas. V.25. n.1. 2022. pp. 141-166

_____. **Escravidão e Indústria: um estudo sobre a fábrica São João de Ipanema – Sorocaba- (SP) 1765-1895**. 2006. Tese de Doutorado. Unicamp. Campinas

OLIVEIRA, Geraldo Beauclair de. **A Construção Inacabada: a economia brasileira, 1828-1860**. Rio de Janeiro. Vício de Leitura. 2001

_____. **Raízes da Indústria no Brasil**. Rio de Janeiro. Studio F & S Editora. 1992

PEREIRA, Elivaldo Conceição. **Vapores e canoas sobem e descem nas águas do rio Grajaú: integração comercial e política entre São Luis e o Centro-Sul maranhense(1884-1929)/Elivaldo Conceição Pereira**. – São Luis, 2007

POLANYI, Karl. **A Grande Transformação: as origens da nossa época**. Rio de Janeiro. Campus. 2000

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo. Brasiliense. 2012

ROCHA, Ilana Pelicari. **Escravos da Nação: O Público e o Privado na Escravidão Brasileira, 1760-1876**. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. 2018.

SANTOS, Silvana Andrade dos. **Escravidão, Tráfico e Indústria na Bahia Oitocentista: A sociedade Lacerda e Cia e a Fábrica têxtil de Todos os Santos (1844-1878)**. Tese de Doutorado. Instituto de História. UFF. Niterói. 2020

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo. Alfa e Ômega. 1981

SINDER, Matheus. "Nenhum povo pode ser admitido no concerto das nações senão avança na carreira industrial": **A Indústria Fabril no Norte do Império do Brasil**. Revista de Economia Política e História Econômica. Janeiro de 2023. Ano 18. Número 49. p. 69-84.

_____. **A Indústria Escravista no Oitocentos: o caso das fábricas no Rio de Janeiro (1808-1850)**. Varginha. XIV Congresso Brasileiro de História Econômica e Décimo Quinto Encontro Internacional de História de Empresas. 2021.

SOARES, Luiz Carlos. **A Escravidão Industrial no Rio de Janeiro no século XIX**. Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica & Sexta Conferência de História de Empresas. Caxambu. 2003

_____. **A Manufatura na formação econômico e social escravista no sudeste: Um estudo das atividades manufatureiras na região fluminense. 1840-1880**. Dissertação (Mestrado em História). Niterói. Universidade Federal Fluminense. 1980. 2v

STEIN, Stanley. **Origens e Evolução da Indústria Têxtil no Brasil 1850-1950**. Rio de Janeiro. Campus. 1979

WOOD, Ellen Meikisins. **A Origem do Capitalismo**. Rio de Janeiro. ZAHAR. 2001