

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

**HENRIQUE LAGE E A COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO
COSTEIRA: A HISTÓRIA DA EMPRESA E SUA INSERÇÃO SOCIAL
(1891-1942)**

Autor: Carlos Alberto Campello Ribeiro

2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

**HENRIQUE LAGE E A COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO
COSTEIRA: A HISTÓRIA DA EMPRESA E SUA INSERÇÃO SOCIAL
(1891-1942).**

Carlos Alberto Campello Ribeiro

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, da área de sociedade e economia, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Doutor em História.

Orientadora: Prof^a Dr^a Marieta de Moraes Ferreira

**Rio de Janeiro
Maio de 2007**

**HENRIQUE LAGE E A COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO
COSTEIRA: A HISTÓRIA DA EMPRESA E SUA INSERÇÃO SOCIAL
(1891-1942)**

Carlos Alberto Campello Ribeiro

Orientadora: Prof^a Dr^a Marieta de Moraes Ferreira

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, área: sociedade e economia, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em História.

APROVADO PELA BANCA EXAMINADORA:

**Prof^a Dr^a Marieta de Moraes Ferreira - UFRJ
Presidente - Orientadora**

Prof. Dr. Antonio Carlos Jucá de Sampaio - UFRJ

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães - UFF

Prof. Dr. Cláudio Roberto Marques Gurgel – UFF

Prof^a Dr^a Hildete Pereira de Mello - UFF

**Rio de Janeiro
Maio de 2007**

Ribeiro, Carlos Alberto Campello

Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)/ Carlos Alberto Campello Ribeiro.- Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2007.

x, 337f.: il.; 31 cm.

Orientadora: Marieta de Moraes Ferreira

Tese (doutorado) – UFRJ/IFCS/ Programa de Pós-graduação em História Social, 2007.

Referências Bibliográficas: f. 327-358

1. História de empresas. 2. Henrique Lage. 3. Companhia Nacional de Navegação Costeira. I. Ferreira, Marieta de Moraes. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Programa de Pós-graduação em História Social. III. Título.

A Deus toda a honra, toda a glória
e todo o louvor.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus por ter me concedido a graça de estar concluindo mais esta etapa de minha vida. Meus agradecimentos à minha esposa Inês, pela compreensão durante o período de realização deste trabalho e ao meu filho Fábio, pelo incentivo em todos os momentos. Não posso deixar de agradecer aos pastores e irmãos em Cristo que oraram por mim durante o desenvolvimento de todas as fases deste trabalho.

Dedico, ainda, meus agradecimentos a meu pai (em memória) e à minha mãe. Agradeço, também, aos técnicos e professores do PPGHIS, especialmente à Prof^a Dr^a Marieta de Moraes Ferreira, pela dedicação, estímulo e paciência na orientação. Pela atenção e ajuda, agradeço aos funcionários de instituições como Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, Biblioteca da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro, Biblioteca do Ministério da Fazenda e Biblioteca da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.

Concluindo, para que ninguém fique esquecido, meus agradecimentos a todos os que de forma direta ou indireta contribuíram para a realização desta tese.

RESUMO

HENRIQUE LAGE E A COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA: A HISTÓRIA DA EMPRESA E SUA INSERÇÃO SOCIAL (1891-1942)

Carlos Alberto Campello Ribeiro

Orientadora: Prof^a Dr^a Marieta de Moraes Ferreira

Resumo da Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, área: sociedade e economia, para exame de qualificação, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Doutor em História.

O presente trabalho apresenta um estudo sobre história de empresas, sendo composto a partir da trajetória de vida de Henrique Lage, e da criação e desenvolvimento da Companhia Nacional de Navegação Costeira, tendo como corte temporal o período entre 1891 e 1942. A Tese descreve as origens e desenvolvimento dos estudos sobre empresas e empresários, apresentando os principais conceitos relativos ao tema, além de formulações de diversos autores sobre as características dos empresários; formação do capital das empresas brasileiras; organização e estratégia empresarial; processo sucessório em empresas familiares; influências conjunturais no desenvolvimento industrial do Brasil; e participação do Estado nos setores econômicos. O estudo analisa, também, como que Henrique Lage, a partir da integração vertical, tendo como base o trinômio carvão, ferro e navio, monta um verdadeiro império empresarial de aproximadamente trinta empresas. Além disto, o trabalho examina as relações do empresário com os organismos governamentais e os motivos que levam o industrial a passar por crises financeiras. O casamento com a cantora lírica italiana Gabriella Besanzoni, o falecimento do empresário em 1941, e os conflitos ocorridos durante o processo sucessório, além dos motivos que levam Vargas a incorporar, em 1942, as empresas da chamada “Organização Lage” ao patrimônio nacional, são questões analisadas também durante o presente estudo.

Palavras-chave: Henrique Lage – História de Empresas – Companhia Nacional de Navegação Costeira – Organização Lage – Integração Vertical.

**Rio de Janeiro
Maio de 2007**

ABSTRACT

HENRIQUE LAGE AND THE COAST NATIONAL NAVIGATION COMPANY: THE HISTORY OF THE ENTREPRISE AND ITS SOCIAL INSERCCION (1891-1942)

This study presents a research about enterprise history, it comes into the life trajectory of Henrique Lage and the foundation and development of the Coast National Navigation Company, from 1891 to 1942. The thesis describes the origin and the development of the studies about enterprises and businessmen, it presents the main concepts about the topic, besides the formulation of many authors about the characteristics of the businessmen; the beginning of the fund of the Brazilian enterprises; organization and empresarial strategy; the successor process in the familiar enterprises; the influence of the conjuncture in the industrial development of Brazil; and the State participation in the economic fields. The study analyses how Henrique Lage, as from the vertical integration, it has as a base the coal, iron and ship trinomial, it sets up a Empire of enterprises about thirty companies. Besides, the study analyses the relationship between Henrique Lage and the governmental institutions and the reasons that the industrial throws financial crises. The marriage of Henrique Lage with the Italian lyric singer Gabriella Besanzoni, his death, the conflicts that happened by his succession and the facts that made Vargas decides to took Lage's enterprises to the National patrimony are other questions analyzed by this study.

Key-words: Henrique Lage – Enterprise History – Coast National Navegation Company – Lage's Organization – Vertical Integration.

SUMÁRIO

	Pág.
Introdução.....	1
Capítulo 1: o estudo sobre empresários e empresas.....	10
Capítulo 2: os negócios da família Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira (1891-1913).....	27
Capítulo 3: a Primeira Guerra e a assunção de Henrique Lage ao comando da Costeira (1914-1918).....	76
Capítulo 4: o desenvolvimento da ação empresarial de Henrique Lage (1919-1929).....	109
Capítulo 5: a atuação de Henrique Lage no período entre a ascensão de Vargas à instalação do Estado Novo (1930-1937).....	161
Capítulo 6: do início do Estado Novo ao fim do império Lage (1937-1942).....	221
Conclusões.....	271
Fontes e bibliografia	277
Anexos e apêndices.....	306

LISTA DE ANEXOS E APÊNDICES

- I- GENEALOGIA BÁSICA DA FAMÍLIA LAGE.
- II- ROBERTO LAGE, ALFREDO LAGE E ANTONIO MARTINS LAGE (AVÔ).
- III- ANTONIO MARTINS LAGE FILHO.
- IV- ANTONIO E JORGE LAGE.
- V- HENRIQUE LAGE EM VÁRIAS FASES.
- VI- DEPÓSITO DE CARVÃO E ESTAÇÃO DE TUBARÃO.
- VII- FÁBRICA DE GÁS E PRODUÇÃO DE AÇO NA ILHA DO VIANNA.
- VIII- SEDE DA COSTEIRA E ARMAZÉM 13 DO CAIS DO PORTO.
- IX- NAVIO ITA E PARTIDA DE UM ITA.
- X- ILHA DO VIANNA EM 1881 E PLANTA DA ILHA DO VIANNA EM 1930.
- XI- ILHA DO VIANNA. VISTA AÉREA EM 1929. PONTE LIGAÇÃO ILHA DO VIANNA-ILHA DE SANTA CRUZ.
- XII- LANÇAMENTO DO ITAQUATIÁ E DO ITAGUASSU.
- XIII- NAVIO TANQUE ARGENTINO E FERRARIA.
- XIV- ESTALEIROS GUANABARA E VILA LAGE.
- XV- AVIÕES M-7 E M-9 E EXTRAÇÃO DE SAL EM MACAU.
- XVI- BANQUETE NA I. SANTA CRUZ E CONDECORAÇÃO ORDEM DO MÉRITO MILITAR.
- XVII- ILUSTRAÇÃO ILHAS DA BAÍA DE GUANABARA.
- XVIII- ILUSTRAÇÃO RAMAIS E. F. D. THEREZA CHRISTINA.
- XIX- ATA DE FUNDAÇÃO DA COSTEIRA.
- XX- ESTATUTO DA COSTEIRA.
- XXI- DOCUMENTO DE EMBARQUE DE MERCADORIA DA COSTEIRA.
- XXII- PROPOSTA DE SÓCIO DO CLUBE DE ENGENHARIA.
- XXIII- ANUNCIO DA CIVIS E HYDRÁULICAS.
- XXIV- GABRIELLA BESANZONI E HENRIQUE LAGE.
- XXV- PRINCIPAIS EMPRESAS DA FAMÍLIA LAGE
- XXVI- OCUPANTES DOS CARGOS DE DIRETORIA DA COSTEIRA.
- XXVII- DESCRIÇÃO DOS NAVIOS “ARAS” E “ITAS”.
- XXVIII- TRECHOS PREVISTOS EM CONTRATO COSTEIRA-GOVERNO.
- XXIX- AVIÕES DA SÉRIE MUNIZ E H. L.
- XXX- PRESIDENTES DA REPÚBLICA, MINISTROA DA MARINHA, DA FAZENDA E DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS.
- XXXI- EQUIVALÊNCIA LIBRA/MIL-RÉIS.

INTRODUÇÃO

A efetiva atuação empresarial da família Lage, principalmente nos setores carbonífero e de navegação, ocorre a partir dos anos vinte do século XIX, quando Antonio Martins Lage monta, na Ilha das Enxadas, trapiches de mercadorias, depósitos de carvão e oficinas para pequenos reparos navais. Ainda durante o Império, dois sucessores de Antonio, ambos com o mesmo nome, dão continuidade e impulsionam as atividades, através da formação de firmas, aquisição de terras, principalmente no sul de Santa Catarina e de outras propriedades.

Posteriormente, no início da República, aproveitando as facilidades previstas na primeira Constituição republicana, que estabelece o monopólio da cabotagem nacional por navios brasileiros, e nas medidas econômicas adotadas pelo então ministro da Fazenda Rui Barbosa, que facilitam a formação de sociedades anônimas, Antonio Martins Lage Filho, neto do primeiro Antonio Lage, funda, em 7 de fevereiro de 1891, a Companhia Nacional de Navegação Costeira, empresa gerada a partir do capital familiar dos Lages, acumulado, principalmente, pela comercialização do carvão importado. Assim, é dado início ao conjunto de aproximadamente 30 empresas formado, mais tarde, por Henrique Lage.

Os anos iniciais de atuação da Costeira são marcados por acontecimentos políticos e econômicos que atingem os negócios da família Lage. Na política, a Revolta da Armada provoca baixas no material flutuante e a interrupção das atividades na Ilha do Vianna e, no campo econômico, o quadro recessivo do governo Campos Salles reduz as atividades de cabotagem e, assim, causa a queda da receita, prejudicando as finanças da Companhia.

Sucedendo Campos Salles, Rodrigues Alves adota um projeto desenvolvimentista. Nos segmentos de interesse dos Lages, Alves incentiva a promoção de novas pesquisas sobre o carvão catarinense, concede favores para a montagem de estabelecimentos siderúrgicos e edita um plano para o reaparelhamento da Marinha. Os governos seguintes, de Affonso Penna, Nilo Peçanha e Hermes da Fonseca, também auxiliam os setores carbonífero, siderúrgico e naval.

Durante a década de 1910, no campo da administração, ocorrem novas formulações que alteram sobremaneira os métodos de produção e de gerenciamento. No setor produtivo, nos Estados Unidos, surgem as idéias de Frederick Taylor de administração científica e de Henry Ford, sobre o trabalho em cadeia e da produção em série. Na gestão, o francês Henry Fayol estabelece o modelo de administração baseado no POC3, ou seja, planejar, organizar, coordenar, comandar e controlar. Ainda na gestão, cresce a importância das estratégias empresariais, como a da verticalização.

Com relação à Costeira, esta se desenvolve rapidamente, através da expansão das linhas de navegação e da incorporação à frota de navios encomendados no exterior, tornando-se assim, em pouco tempo, uma das principais empresas de navegação do Brasil. Em 1913, falece Antonio Martins Lage Filho, e o comando dos negócios é transferido para os filhos Antonio e Jorge.

No ano seguinte, com a deflagração da guerra na Europa, ocorrem dificuldades no abastecimento do carvão mineral, fato este que provoca, no âmbito do governo, a decisão de se desenvolver o setor carbonífero nacional, através principalmente de incentivos para investimentos em Santa Catarina. No segmento naval, Wenceslau Braz adota o controle da navegação e aprova, no início de 1918, um plano que cria estímulos à construção de navios em território brasileiro.

Mas é em outubro daquele ano que ocorre um fato que efetivamente muda o rumo dos empreendimentos da família Lage, o falecimento no mesmo dia dos irmãos Antonio e Jorge, em virtude da epidemia de gripe espanhola. Com o acontecimento, Henrique Lage, que já atua na região catarinense, assume o controle dos negócios e, como presidente da Costeira, dá início a adoção da estratégia empresarial baseada no trinômio: carvão, ferro e navio.

Henrique Lage forma um verdadeiro império empresarial, composto por empresas dos segmentos definidos no trinômio, além de outras, das mais diversas áreas, como seguros, aviação e produção salineira. Para o desenvolvimento de seus negócios, Henrique depende do apoio do governo, por meio de encomendas, incentivos fiscais e empréstimos, o que exige do empresário uma relação com as diversas áreas governamentais.

A relação de Henrique Lage com os diversos governos é marcada por medidas de apoio aos setores de interesse do empresário, mas, também, pelo não cumprimento de acordos e contratos, o que obriga Henrique Lage a investir capital próprio ou proveniente de empréstimos, gerando dívidas e dificuldades financeiras.

No final dos anos 20, Washington Luiz encerra a chamada República Velha com a gestão cercada de problemas econômicos e políticos, o que provoca a deposição dele em 24 de outubro de 1930, assumindo o comando do país uma junta governativa, que passa, em 3 de novembro, o poder para Getúlio Dornelles Vargas.

Na ocasião, Henrique Lage chega a ser preso por algumas horas. Depois de ser libertado, Lage consegue asilo na Embaixada mexicana e, dias depois, ruma para a Europa. O litígio com o novo governo dura pouco, pois ao retornar, em 1931, Lage se reaproxima de Getúlio Vargas e recebe auxílio para a recomposição da dívida da Costeira, além de incentivos para o carvão e ajuda para a construção de aviões. Em contrapartida, Lage apóia o

Governo, inclusive impedindo a adesão dos operários da Ilha do Vianna ao movimento comunista de 1935. Neste mesmo ano, Henrique assume como deputado federal pelo Partido Autonomista do Distrito Federal, permanecendo até 1937, quando em função do Estado Novo os partidos são extintos.

A saúde de Henrique Lage torna-se bastante frágil a partir do final dos anos 20, em função de um vírus contraído na perna durante uma viagem à Europa. Assim, os problemas decorrentes dessa enfermidade fazem com que o industrial venha a finar em 2 de julho de 1941. Com o falecimento de Henrique fica como principal herdeira a esposa do empresário, a cantora lírica italiana Gabriella Besanzoni Lage.

No cenário mundial, em 1939, tem início a Segunda Guerra, conflito no qual o Brasil participa a partir de 1942. Este episódio, favorece às características nacionalistas e estatizantes de Getúlio, e propicia a expansão das indústrias de base. Na ocasião, Vargas incorpora, em 2 de setembro, as empresas e os bens do espólio ao patrimônio nacional.

Diante do exposto, já pode ser observado o importante papel de Henrique Lage no contexto empresarial brasileiro. Além disto, cabe ressaltar que o conjunto de empresas formado pelo industrial é de inestimável relevância social e econômica, com destaque para a Companhia Nacional de Navegação Costeira. Portanto, a partir da trajetória da vida empresarial de Henrique Lage, especialmente junto à Costeira, formula-se o tema e o respectivo corte temporal, dando-se o título à presente tese: “Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)”.

Assim, a pesquisa tem como característica principal a história de empresas, visto que busca abordar a atuação empresarial de Henrique Lage através, principalmente, da trajetória da Companhia Nacional de Navegação Costeira. O estudo pretende, ainda, ampliar o objeto no limite da influência dos fatores externos à organização, como os sociais, econômicos, políticos, legais e tecnológicos, que, em função dos inter-relacionamentos e interdependências existentes, influencia tanto o desempenho do empresário quanto o desenvolvimento da organização.

Em decorrência, o trabalho tem como objetivos principais: identificar e analisar as relações entre Henrique Lage e o poder governamental, e a influência da conjuntura do período sobre as ações empresariais do industrial; conhecer e avaliar a estratégia de diversificação adotada pelo empresário para a expansão dos seus negócios; analisar o perfil empresarial de Henrique Lage e o modelo de gestão implementado na Costeira; e, avaliar a participação política de Henrique Lage, e o contexto que leva o governo Vargas a incorporar as empresas ao patrimônio nacional.

Assim, são estabelecidas duas hipóteses para o presente trabalho: a primeira, de caráter casuístico, considera que a estratégia empresarial expansionista de Henrique Lage tem como principal característica a integração vertical, através da adoção do modelo organizacional do tipo holding, com a Costeira no papel de empresa-mãe. A segunda, de ordem causal, admite que, apesar da Segunda Guerra e da política intervencionista e estatal de Vargas, o falecimento do industrial, com o conseqüente processo sucessório, é o principal motivo que leva o governo a encampar as empresas ao patrimônio nacional.

A pesquisa, de caráter exploratório busca, através de levantamento bibliográfico e documental, tratar mais profundamente das questões envolvendo a história da gestão de empresas, sem naturalmente deixar de lado especialmente os aspectos conjunturais do período estudado. Ressalta-se, ainda, que a investigação tem o seu início a partir de dois indicadores, ou seja, dois nomes: Henrique Lage e Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Portanto, todo o trabalho é executado a partir desses dois elementos, de acordo com aquilo que Ginzburg considera como o fio condutor do investigador no labirinto documental, e que distingue um indivíduo do outro: o nome. Assim, como afirma o autor, as linhas que convergem para o nome e que dele partem dão ao observador a imagem social em que o indivíduo está inserido.¹ Além disto, ao analisar a conjuntura, considera-se também no trabalho a observação de Soboul, quando afirma que o indivíduo, por mais excepcional que seja, não pode escapar do que o rodeia.²

A construção da tese, em função da inexistência de dados consolidados sobre a trajetória de vida Henrique Lage e, também, a respeito da Companhia Nacional de Navegação Costeira, torna-se um verdadeiro trabalho daquilo que se pode chamar de “garimpagem”, ou seja, a busca incessante e permanentemente cruzada de informações em publicações e fontes primárias, constantes dos acervos pertencentes a diversas instituições.

Em conseqüência, inicialmente são identificados e localizados os assuntos pertinentes ao tema, através da busca em catálogos e fundos existentes principalmente em instituições como: Arquivo Nacional; Biblioteca Nacional; Centro de Pesquisa e Documentação Histórica (CPDOC); Biblioteca da Marinha; Serviço de Documentação da Marinha; Biblioteca da Universidade Federal Fluminense (UFF); Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro; Biblioteca do Ministério da Fazenda; e, Biblioteca da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.

¹ GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1989, p.174; 175.

² SOBOUL, Albert. *Descrição e medida em história social: problemas, fontes e métodos*. Lisboa: Cosmos, 1965, p. 26;27.

Em seguida, são selecionadas, estudadas e analisadas as fontes primárias e secundárias, sendo que, dentro do conjunto pesquisado, podem ser destacadas as seguintes:

O Dicionário das famílias brasileiras³ e o Dicionário histórico e geográfico brasileiro⁴, primeiras publicações observadas onde, através da consulta aos verbetes sobre o empresário, passa-se a ter algumas informações a respeito de uma pequena parcela da vida do industrial. Importante, também, é o processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage, que apresenta importantes indícios sobre a trajetória de vida de Henrique Lage, bem como informações a respeito da incorporação dos bens do espólio de empresário pelo Governo.

Incorpora-se, ainda, ao material pesquisado para a realização do presente estudo, a literatura sobre as pesquisas a respeito de história de empresários e de empresas, além daquelas que permitem o conhecimento teórico a respeito de modelos estratégicos em geral e, especificamente, da integração vertical. Importantes, também, para o desenvolvimento da tese, são as edições a respeito das áreas de interesse da família Lage, especialmente as relativas aos setores carbonífero, siderúrgico e naval.

São, ainda, utilizadas neste trabalho, publicações que permitem o melhor conhecimento dos fatos ocorridos no período estudado, e que influenciam os negócios dos Lages, bem como textos que trazem principalmente a contextualização social, política e econômica desses acontecimentos. Além dessas, para melhor analisar as questões que envolvem a empresa familiar, o perfil empresarial de Henrique Lage, as características da Organização Lage, e o processo sucessório nas empresas, são empregados livros de autores que tratam especificamente sobre cada um desses temas.

Outras importantes publicações utilizadas no desenvolvimento da investigação são os depoimentos em forma de livros, como os de Thiers Fleming e Pedro Brando, auxiliares de Henrique Lage e que apresentam relatos sobre acontecimentos da vida pessoal e empresarial de Henrique Lage.

Com relação às fontes documentais, vale ressaltar as obtidas no Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, Centro de Pesquisa e Documentação Histórica (CPDOC), Biblioteca da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, Biblioteca do Ministério da Fazenda e Biblioteca da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro.

Quanto ao volume de material manuseado, podem ser destacados:

- Arquivo Nacional: cerca de 110 caixas, 63 pacotes e 21 rolos de microfimes.

³ BARATA, Carlos Edmundo de Almeida; BUENO, Antonio Henrique Cunha. *Dicionário das famílias brasileira*. v. 2. São Paulo: Ibero América, 2000, p. 1446.

⁴ DICIONÁRIO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO PÓS-1930. ABREU, Alzira Alves de et al., v. 3. Rio de Janeiro: Editora FGV; CPDOC, 2001, p. 3008; 3009.

- Biblioteca Nacional: cerca de 15.000 números do Jornal do Commercio.
- Centro de Pesquisa e Documentação Histórica (CPDOC): 57 rolos de microfilme e 35 conjuntos de pastas.
- Biblioteca da Marinha: 258 números da Revista Liga Marítima.
- Serviço de Documentação da Marinha: 2 livros de registro de navios.
- Biblioteca do Ministério da Fazenda: cerca de 200 exemplares do Diário Oficial da União.
- Biblioteca da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro: 44 volumes das atas das sessões da Câmara dos Deputados.

No desenvolvimento da presente tese utiliza-se para redação o modelo narrativo, procurando-se organizar de forma coerente e na medida do possível em ordem cronológica, a atuação de Henrique Lage e a história da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Ressalta-se, que as extrações em língua estrangeira utilizadas neste trabalho estão traduzidas de forma livre pelo autor. Cabe alertar, ainda, que os textos em língua portuguesa, colhidos em diversas publicações e documentos que, em função da época em que foram escritos não guardam a forma gramatical ora em uso, encontram-se, na medida do possível, devidamente atualizados, excluindo-se os nomes próprios, onde se procura manter a grafia original.

Além desta introdução e das conclusões, a presente tese é dividida em seis capítulos, cuja síntese do conteúdo passa a ser descrito.

Com o título: “O estudo sobre empresários e empresas”, o primeiro capítulo apresenta uma breve discussão conceitual a respeito dos termos história de negócios, história empresarial e história de empresa. Além disto, mostra a aplicação desse tipo de estudo, bem como destaca a importância, nas pesquisas sobre o tema, da interdisciplinaridade e da contextualização dos acontecimentos. Outros pontos também merecem relevo, como o que diz respeito ao modelo teórico da disciplina, o que ressalta a relação das organizações com o ambiente social, e o que enfatiza a guarda e preservação de documentos empresariais.

O capítulo discorre, ainda, sobre as origens e evolução dos estudos a respeito das organizações e dos homens de negócios, as pesquisas mais conhecidas realizadas no Brasil e em diversos outros países, bem como o atual estágio dessa vertente historiográfica, com exemplos de publicações a respeito.

No capítulo segundo, intitulado: “Os negócios da família Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira (1891 – 1913)”, é apresentada a trajetória empresarial da família Lage, além da constituição e início do desenvolvimento da Costeira, num momento marcado pelo

pensamento econômico nacionalista e pelo chamado “Encilhamento”. A formação do capital social da Companhia é apresentada à luz das discussões a respeito da origem do capital industrial brasileiro.

Mostra-se, também, como ocorre o desenvolvimento das atividades dos Lages no campo da navegação e no setor carbonífero, este já contando com a participação de Henrique Lage, e a influência do setor governamental na condução dos empreendimentos. Finalizando o capítulo, são apresentados os contratos entre a Costeira e o governo, além do registro do falecimento do fundador da Companhia, Antonio Martins Lage Filho.

O capítulo de número três contempla o tema: "A Primeira Guerra e a assunção de Henrique Lage ao comando da Costeira (1914-1918)", onde mostra a influência do conflito mundial sobre os negócios da família Lage, especialmente nos setores carbonífero e naval. Apresenta, também, os investimentos dos Lages para a aquisição da Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá e da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, além da entrada da família no mercado salineiro.

Além disso, descreve a ascensão de Henrique Lage ao comando dos negócios da família, e aborda o desenvolvimento das idéias empresariais de Lage, fundamentadas na integração vertical e tendo como componentes a extração e emprego do carvão; a obtenção do ferro e produção de aço; e, a construção naval e o transporte marítimo. O capítulo apresenta, ainda, como Lage procede para implementar o modelo estratégico estabelecido, bem como os planos governamentais para esses três setores econômicos.

Na descrição do capítulo quatro, intitulado: “O desenvolvimento da ação empresarial de Henrique Lage (1919-1929)”, aborda-se inicialmente a economia do pós-guerra, e as medidas tomadas na pesquisa e melhoria das condições do carvão catarinense. Em seguida, são demonstradas as ações de Henrique no tocante a expansão dos negócios, através da aquisição e formação de empresas nos mais diferentes setores econômicos, destacando-se o segmento siderúrgico.

São mostrados, ainda, dois episódios da vida pessoal de Henrique Lage que influenciam o desenvolvimento dos negócios e o processo sucessório nas empresas, o falecimento da genitora do industrial e o casamento com Gabriella Besanzoni. A atuação de Henrique na gestão da Costeira, a renovação da frota da Companhia e a construção naval na Ilha do Vianna, também são questões que merecem destaque no decorrer do capítulo.

O quinto capítulo denominado: “A atuação de Henrique Lage no período entre a ascensão de Vargas à instalação do Estado Novo (1930-1937)”, aborda os acontecimentos que levam Getúlio Vargas à Presidência, além da conjuntura que promove a sua ascensão ao

poder, com destaque a fatos como a revolução de trinta e o golpe do Estado Novo. Além disto, aborda a prisão de Henrique Lage por motivos políticos, as relações existentes entre o empresário e as autoridades governamentais, bem como a atuação parlamentar de Henrique como Deputado Federal entre 1935 e 1937.

São abordados, ainda, assuntos como os investimentos do empresário no campo da indústria aeronáutica, bem como na aquisição de empresas objetivando a unificação da marinha mercante. Sobre a Costeira, o capítulo apresenta as ações tomadas: no campo da administração, através de uma gestão mais burocrática; no setor de tráfego, com a reorganização da frota, e medidas que tentam combater a luta de fretes; e, no segmento das finanças, com a elaboração do laudo arbitral e do acordo com o Banco do Brasil.

O capítulo seis com o título: "Do início do Estado Novo ao fim do império Lage (1937-1942)", mostra como a instalação do novo regime influencia os negócios de Henrique Lage. Além disto, apresenta como ocorre o apoio do empresário a Vargas, bem como as ações de Henrique para o desenvolvimento da siderurgia e, também, para a retomada da construção naval nas instalações da Ilha do Vianna.

O capítulo também aborda o perfil empresarial de Henrique Lage, o falecimento do industrial em 1941, e os desdobramentos desse acontecimento, como as disputas durante o processo sucessório e a incorporação das empresas da chamada "Organização Lage" ao patrimônio nacional.

Finalizando a tese, nas conclusões são apresentados os resultados da pesquisa, de acordo com as duas hipóteses apresentadas. Recordando-se as hipóteses, a primeira considera que a estratégia empresarial expansionista de Henrique Lage tem como principal característica a integração vertical, com a adoção do modelo organizacional do tipo holding, com a Costeira no papel de empresa-mãe. A segunda admite que, apesar da Segunda Guerra e da política intervencionista e estatal de Vargas, o falecimento do industrial, com o conseqüente processo sucessório, é o principal motivo que leva o governo a encampar as empresas ao patrimônio nacional.

Assim, formulações conceituais relativas ao estudo sobre empresários e empresas, bem como as pesquisas a respeito dessa vertente historiográfica; a trajetória empresarial dos Lages, bem como a estratégia de atuação de Henrique Lage; a criação e desenvolvimento da Companhia Nacional de Navegação Costeira e os investimentos para formação da chamada "Organização Lage"; o falecimento do industrial e o processo sucessório nas empresas; os fatos políticos, sociais, tecnológicos e econômicos, que influenciam a vida do empresário,

bem como a de suas empresas; e, as conclusões obtidas em função da pesquisa realizada, fazem parte dos próximos capítulos da presente tese.

CAPÍTULO 1

O ESTUDO SOBRE EMPRESÁRIOS E EMPRESAS

O presente capítulo aborda questões referentes à pesquisa sobre a história que envolve o mundo dos empresários e das empresas. São conceituadas as diversas denominações utilizadas nesse tipo de segmento de estudo, como história de negócios, história empresarial e história de empresa, além de um breve panorama historiográfico a respeito do tema.

Conceitos

Iniciando-se com a definição da chamada história de negócios, esta tem, segundo afirmação de Freitas Filho, como principal objetivo o de estudar os homens dos negócios preferindo, portanto, as biografias⁵.

Freqüentemente utilizados por pesquisadores, os termos história empresarial e história de empresas são aplicados em diferentes abordagens de estudo, como se pode observar no decorrer deste capítulo. Como definição do primeiro, ressalta-se a concebida por Toni Pierenkemper que apresenta como história empresarial o modelo norte-americano, que engloba um estudo mais amplo que o especificamente sobre empresas e empresários, e que inclui, também, as filosofias empresariais, o papel das empresas junto à sociedade, além de estudos comparativos⁶. Sobre a história de empresas, destaca-se a conceituação de Freitas Filho. Para o autor, nesse tipo de pesquisa, o papel do empresário é estudado mais pela sua atividade do que pela inovação e, com relação à organização, é importante desvendar-se os processos produtivos e as relações com o meio ambiente econômico e institucional, no qual ela se insere.⁷

Em função das citações apresentadas anteriormente, torna-se importante estabelecer onde se enquadra conceitualmente o presente trabalho. Descarta-se, de pronto, o enquadramento como história de negócios, pois o estudo não pretende apresentar uma biografia sobre Henrique Lage. Não se trata, também, de uma pesquisa sobre história empresarial, visto que a abrangência não é tão ampla. Assim, o trabalho se aproxima mais da definição de história de empresas elaborada por Freitas Filho, pois busca abordar a atuação de Henrique Lage e a trajetória da Companhia

⁵ FREITAS FILHO Almir Pita. História Econômica e História de Empresa: algumas reflexões metodológicas. In: *Ensaio FEE*. Porto Alegre: FEE, ano 10, n. 1, 1989, p. 170.

⁶ PIERENKEMPER, Toni. Conceptos y desarrollo reciente de la Historia Empresarial en Alemania (1962-2002). In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003, p. 241.

⁷ FREITAS FILHO, op. cit., p. 170; 171.

Nacional de Navegação Costeira, ampliando-se o objeto no limite dos inter-relacionamentos e interdependências decorrentes dos fatores de ordem social, econômica, política, legal e tecnológica, que influenciam tanto o desempenho do empresário quanto o desenvolvimento da organização.

Ressalta-se que, neste capítulo, onde se pretende discutir questões relativas ao estudo dos empresários e das empresas, respeitar-se-á a terminologia utilizada por cada autor com relação ao objeto, seja ela história empresarial, história de empresas ou outra qualquer, visto que não existe a intenção de se confrontar as classificações feitas por cada um.

Embora tradicionalmente ligados à história econômica, gradativamente os trabalhos sobre empresas e empresários estão se desenvolvendo em torno de outras disciplinas, como a sociologia e administração. Neste caso, inclusive, as organizações vêm utilizando a própria história como estratégia de marketing, principalmente por ocasião de datas comemorativas, divulgando as atividades realizadas ao longo do tempo, bem como a trajetória de seus dirigentes. Diante desse novo momento, cresce de importância a interdisciplinaridade.

Sobre a integração com outras disciplinas, Valdaliso e López afirmam que a história empresarial não é uma história de casos, quando a atividade das empresas e dos empresários é estudada apenas no aspecto interno das organizações, mas uma história relacionada aos aspectos sociais e econômicos que se inserem a organização e seus dirigentes.⁸ Os autores consideram a História empresarial uma matéria híbrida, situada entre a história, economia e direção da empresa, e que oferece vantagens não só aos estudantes dessas disciplinas como, também, para empresários e diretores das organizações. Com relação a estes últimos, os estudos os auxiliam no processo decisório, pois permite examinar como os problemas das empresas foram resolvidos no passado comparando os fatos com a situação do presente.⁹

Além das observações feitas por Valdaliso e López, a relação dos historiadores com os profissionais das diversas disciplinas é abordada, também, por outros autores. Por exemplo, a integração com os economistas é comentada por Daumard, ao afirmar que os trabalhos dos historiadores e os dos economistas se complementam, embora representem visões diferentes de uma mesma realidade, mas não podem se fundir, pois a síntese social e a síntese econômica

⁸ VALDALISO, Jesús M^a; LÓPEZ, Santiago ¿Sirve para algo la Historia empresarial? In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003, p. 49.

⁹ *ibid.*, p. 38-39.

repousam em bases e respondem a preocupações completamente distintas¹⁰. Chandler, por sua vez, destaca a interação com os administradores, considerando o estudo sobre a administração das empresas como um dos mais indicados para a história comparada.¹¹ Finalmente, Peter Burke considera importante a mútua colaboração entre os profissionais da história e os antropólogos sociais, economistas, psicólogos, sociólogos etc.¹²

Retomando as questões relativas ao estudo das instituições, vale destacar as afirmações de Martínez-Echevarría y Ortega, Bárbara Levy e Maria Luiza Hering. O primeiro, define que a história de uma empresa é um relato de como foi constituída, como superou as dificuldades e quais foram os acontecimentos políticos e econômicos que teve que enfrentar ao longo do tempo. Em função disto, a missão do historiador de empresas é investigar e promover conjecturas sobre as possíveis razões do êxito ou fracasso do empreendimento.¹³ Para Levy, a melhor história empresarial é aquela que considera a empresa como parte da sociedade, assim: “não se pode estudá-la [a empresa] sem levar em conta as articulações recíprocas entre as relações sociais e as práticas empresariais”.¹⁴ Segundo Hering: “através do estudo de uma empresa, procura-se alcançar objetivos mais amplos, como atingir as conjunturas favoráveis e, até mesmo, a estrutura que permitiu o seu funcionamento. Parte-se, para tanto, do princípio que as decisões do empreendedor não são tomadas no plano abstrato, mas sim como resposta a situações e instituições concretas, e daí esclareceram as relações com o contexto”.¹⁵

Observa-se, portanto, que as empresas atuam dentro de um contexto de incertezas e que, ao longo de sua história, passam por constantes transformações, não só pelas ações internas, mas, principalmente, pela ocorrência de situações que ocorrem fora do âmbito organizacional. Em função disso, ao estudar sobre a trajetória de determinada empresa, o pesquisador deve levar em consideração as questões internas e, também, os fatores externos que influenciam a organização.

¹⁰ DAUMARD, Adeline. *Hierarquia e riqueza na sociedade burguesa*. São Paulo: Perspectiva: 1985, p. 48.

¹¹ CHANDLER JR., Alfred. *Ensaio para uma teoria histórica da grande empresa*. Rio de Janeiro: FGV, 1998, p.121.

¹² BURKE, Peter. Abertura: a nova história, seu passado e seu futuro. In: _____. *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora UNESP, 1992, p. 16.

¹³ ORTEGA, Miguel Alfonso Martínez-Echevarría Y. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003, p. 96.

¹⁴ LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994, p. 27.

¹⁵ HERING, Maria Luiza Renaux. *Colonização e indústria no vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento*. Blumenau: Editora da FURB, 1987, p. 15.

Além das questões até aqui discutidas, outro ponto importante para os estudos sobre empresários e organizações é o da preservação do acervo histórico sobre as instituições, ou seja, os chamados arquivos empresariais, que é definido por Teresa Tortella como uma grande variedade de informações de diversos setores, como bancos, indústrias, companhias de seguros, bolsas de valores ou qualquer outro tipo de empresas.¹⁶

Sobre os documentos empresariais, Hering ressalta a dificuldade do pesquisador em tomar por base a evolução dos dados fornecidos apenas por um único tipo de documento, como balanços, por exemplo. Isto ocorre porque, na maioria dos casos, as informações estão incompletas, sendo preciso, então, recompor um quadro valendo-se de várias fontes.¹⁷

O cuidado com os documentos das empresas para fins históricos surge na Alemanha, ainda no século XIX. A partir do século XX, o interesse pela documentação empresarial se amplia, inicialmente nas universidades e centros de ensino superior, e depois, nas próprias empresas. Uma das conseqüências desse processo é a adoção de uma série de medidas, que não só incentivam a preservação documental como facilitam a forma de acesso para a pesquisa. O exemplo alemão é seguido por países como a Suíça, onde é fundado, em 1910, um arquivo regional na Basileia e outro sobre a indústria em Zurich; e a Holanda onde, em 1914, é criado o arquivo para a história econômica em Haia.

Mais tarde, na década de 20, surge o interesse nos Estados Unidos pelos arquivos de empresas para estudos econômicos, sendo criada a Baker Library na Universidade de Harvard, e que conta com uma coleção de arquivos de empresas com a finalidade do desenvolvimento de estudos. Na década seguinte, a Inglaterra passa a dar maior atenção aos registros históricos sobre as empresas, através da criação, em 1932, da British Records Association e, em 1934, do Business Archives Council, que realiza um trabalho de conscientização de preservação de documentos empresariais.

Cabe ressaltar que, na Europa, as empresas estão utilizando, cada vez mais, as informações dos arquivos para fins de divulgação de sua história, como também para tomada de decisão, com muitos países considerando o arquivo de empresas como parte de seu patrimônio cultural, adotando, inclusive, leis para protegê-los. Vale ressaltar, que os arquivos das empresas, quando bem custodiados, conservam informações fundamentais para o conhecimento da história,

¹⁶ TORTELLA, Teresa. Los archivos empresariales. Su organización, conservación y uso. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003, p. 135.

¹⁷ HERING, op. cit., p.15.

não apenas da história econômica, mas também da política, da sociedade, da arte, da tecnologia e de muitas outras disciplinas.¹⁸

É necessário destacar que a importância da preservação do acervo das organizações não é só com relação aos documentos, mas, também, de outros elementos de cunho histórico como, por exemplo, embalagens de produtos, maquinários, uniformes etc. Esses subsídios podem expandir a atividade dos historiadores de empresas para além das pesquisas acadêmicas, pois, segundo Colin Divall, esses profissionais também devem pensar em atuar junto aos museus, auxiliando a preparação de exposições, pois muitas retratam o desenvolvimento histórico das atividades empresariais.¹⁹

Portanto, como visto, a formação, manutenção e conservação dos arquivos empresariais são de suma importância para o estudo histórico das empresas e para o melhor conhecimento da sociedade. Assim, os organismos governamentais devem adotar medidas que estimulem a preservação de documentos e informações de cunho institucional, sejam pertencentes a entidades do setor público ou do segmento privado. Cabe observar que todos devem estar atentos às mudanças tecnológicas, pois, com a crescente utilização de meios eletrônicos de comunicação, a tendência é que se percam informações valiosas para os pesquisadores.

Mas como escrever a respeito de empresários e empresas? Considera-se, aqui, que o modelo mais adequado é o da narrativa, na concepção definida por Lawrence Stone, como sendo “[...] a organização de materiais numa única estória coerente, embora possuindo sub-tramas”.²⁰ A questão da análise também é tratada pelo autor, quando afirma que “nenhum historiador narrativo [...] deixa a análise totalmente de lado, mas ela não constitui o arcabouço de sustentação em torno do qual constroem sua obra”.²¹

Em seguida, é apresentado um curto relato sobre os principais acontecimentos que dão origem e propiciam o desenvolvimento dos trabalhos sobre a história de empresários e empresas, bem como um breve panorama historiográfico a respeito do tema, com destaque para autores e obras.

¹⁸ TORTELLA, op. cit., p. 136-150.

¹⁹ DIVALL, Colin. Otro modo de escribir la historia empresarial: los museos industriales, tecnológicos y del transporte. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003, p. 153.

²⁰ STONE, Lawrence. O ressurgimento da narrativa: reflexões sobre uma nova velha história. In: *Revista de História*, n. 213. São Paulo: Unicamp, 1991, p. 13.

²¹ *ibid.*, p. 14.

O surgimento e desenvolvimento dos estudos sobre empresas no mundo

Cabe lembrar que apesar dos estudos realizados no século XIX, através de autores como Jean-Baptiste Say e Max Weber e, no início do século XX, que resultam nos trabalhos de Joseph Schumpeter e Jean Bouvier, como área de conhecimento histórico considera-se que a chamada história empresarial ou de empresas surge apenas nos anos 20, nos Estados Unidos.²²

Nos EUA,²³ como em outros países, o estudo das empresas surge a partir da história econômica, sendo as pesquisas ampliadas para a chamada Business History (história dos negócios ou de empresas) e para a Entrepreneurial History (história empresarial). Implementadas, em 1926, na Harvard Business School Society, as atividades contam, para a sua difusão, com os esforços de B. Donham, N.B.S. Gras e Arthur H. Cole²⁴. No ano seguinte, ou seja, em 1927, na própria Business School, ocorre um fato que é considerado como o principal marco do estudo das empresas, o do estabelecimento da cátedra de história empresarial.

Em seu desenvolvimento, a história empresarial nos EUA distancia-se, gradativamente, da história econômica, e torna-se uma área específica de estudo. Além disso, passa a despertar a atenção popular e a ampliar o interesse do meio acadêmico. Podem ser destacados, os estudos realizados na Universidade de Columbia, através de historiadores como Alan Nevins e Richard Hofstadter, e outros marcos importantes que ocorrem nas décadas de 40 e 50, como: a criação, em Harvard, do Center for Entrepreneurial Studies; os trabalhos de Thomas C. Cochran, na Universidade da Pensilvânia; e as pesquisas de Alfred Chandler Jr., no Massachusetts Institute of Technology e na Harvard Business School.

Sobre Chandler, embora tenha promovido estudos desde os anos 50, somente em 1962 tem início à chamada “Era Chandler”, com a publicação da obra *Strategy and Structure*²⁵. Nesta obra, o autor sumariza a história e a expansão de grandes indústrias, e examina a moderna

²² Em 1803, Jean Baptiste-Say publica, na França, a obra “Tratado de Economia Política”. Ainda no século XIX, Max Weber escreve sobre as companhias mercantis da Idade Média e a história agrária da Roma Antiga, em 1889, apresenta no doutorado uma tese sobre a história dos empórios medievais e, em 1891, qualifica-se como professor universitário com uma tese sobre o significado da história agrária romana para o direito público e privado. Joseph Schumpeter escreve, em 1908, a obra “A Natureza e a Essência da Economia Política” e, em 1912, o livro “Teoria do Desenvolvimento Econômico”. Jean Bouvier escreve, na França, obras sobre instituições bancárias como *Credit Lyonnais*.

²³ Para mais informações sobre a história de empresas nos Estados Unidos: Cf. SICILIA, David B. *La historia empresarial em Estados Unidos: la situación de la disciplina*. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

²⁴ FREITAS FILHO, op. cit., p.169.

²⁵ CHANDLER JR, Alfred D. *Strategy and structure: chapters in the history of the american industrial enterprise*. Massachusetts: MIT Press, 1962.

descentralização estrutural da corporação e seu desenvolvimento, através do estudo de casos focalizando quatro empresas: Du Pont, General Motors, Standard Oil e Sears, Roebuck. & Co.

Como resultado da pesquisa, Chandler chega à conclusão de que a mudança da estrutura, ou seja, a forma de organização da empresa e como ela é administrada, está estreitamente ligada à expansão do negócio, ou seja, a estratégia, que para o autor são as decisões concernentes à formulação de políticas. Portanto, para Chandler, a estratégia é que comanda a estrutura, e o desenvolvimento desta é fundamental para que a nova formulação estratégica tenha resultado eficaz. Com este trabalho, o autor inicia um importante ciclo que o credencia como o mais importante e influente pesquisador sobre empresas, alicerçado no suporte metodológico do estudo comparativo de grandes companhias.

Em 1977, Chandler publica *The Visible Hand*²⁶, onde mostra que as grandes empresas só podem funcionar com grandes hierarquias e diretores profissionais. Neste trabalho, o autor enfatiza a interdependência entre a ciência, a empresa e a tecnologia, além de demonstrar o papel do empresário e da gestão no desenvolvimento econômico e, assim, se contrapõe à obra de Adam Smith “A Mão Invisível”, que considera as ações econômicas reguladas pelo desejo dos indivíduos e ações do mercado.

Encerrando o que se pode denominar de “trilogia chandleriana”, em 1990 surge *Scale and Scope*²⁷, quando Chandler analisa os casos de crescimento industrial dos Estados Unidos, Alemanha e Grã-Bretanha, ocorrida principalmente, segundo o autor, pela ampliação dos meios de transporte e de comunicação, dando surgimento ao tipo de gestão separada da propriedade. O estudo de Chandler considera, entre outros pontos, que na produção em massa a economia de escala acontece quando se aumenta a produção e, assim, reduz-se o custo da unidade produtiva, e a de diversificação ocorre quando a utilização de processos de uma unidade aumenta a quantidade de produção ou de distribuição.

Nos Estados Unidos, são inúmeras as publicações a respeito de empresários e empresas, inclusive com diversos títulos traduzidos para o português e editados no Brasil como, por

²⁶ CHANDLER JR., Alfred Dupont. *The visible hand: the managerial revolution in American business*. Massachusetts: Harvard University Press, 1977.

²⁷ CHANDLER JR., Alfred Dupont. *Scale and Scope: the dynamics of industrial capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1994.

exemplo, as biografias de Henry Ford e Ted Turner, e os títulos sobre a Hewlett-Packard (HP), IBM e GM.²⁸

Nos EUA, apesar das obras publicadas e da importância dos trabalhos de Chandler, a história sobre as organizações carece, ainda, de uma maior inserção na educação superior. A situação é apresentada por Sicília que comenta que poucas escolas de negócios seguem o exemplo de Harvard na inclusão da história empresarial em seus planos de estudos, ficando esta disciplina distribuídas em alguns departamentos de história e em instituições de pesquisa²⁹.

Saindo dos Estados Unidos para a Europa, passa-se ao desenvolvimento de um resumo panorama historiográfico a respeito da história empresarial ou de empresas em países como Inglaterra, Alemanha, França, Itália, Espanha e Portugal. Vale destacar que, assim como nos Estados Unidos, no continente europeu a disciplina normalmente é oriunda da história econômica, além de ser bastante influenciada pelas pesquisas de Alfred Chandler.

Iniciando pela Inglaterra,³⁰ pode ser considerado como marco inicial a criação, em 1934, por um grupo de acadêmicos e diretores de empresas, do já citado Business Archives Council. Além desse fato, são também importantes os trabalhos realizados por pesquisadores como D.C. Coleman, no estudo dos empresários; Peter Mathias, que observa as conexões entre direito de propriedade e os custos de transação com a atividade econômica capitalista³¹; e Charles Wilson autor, em 1954, da história da Unilever, que analisa a companhia em sua relação com a estrutura e o desempenho da economia³². Mais tarde, em 1958, é criada na Universidade de Liverpool a revista Business History.

Apesar das iniciativas apresentadas acima, é somente a partir dos anos 70 que a disciplina passa a surgir efetivamente na Inglaterra e, sem dúvida, sobre a influência chandleriana. Como exemplo, pode ser citado o importante trabalho de L. Hanna, elaborado em 1976 e revisado em

²⁸ Cf. FORD, Henry. *Henry Ford por ele mesmo*. São Paulo: Claret, 1995; BIBB, Porter. *Não é tão fácil quanto parece: a fantástica história de Ted Turner*. São Paulo, Marco Zero, 1995; PACKARD, David. *The HP way: como Bill Hewlett e eu construímos nossa empresa*. Rio de Janeiro: Campus, 1995; WATSON JR., Thomas J.; PETRE, Peter. *Pai, filho & cia: minha vida na IBM*. São Paulo: Editora Best Seller, [s/d]; SLOAN, Alfred P. *Meus anos com a General Motors*. São Paulo: Negócio, 2002.

²⁹ SICILIA, op. cit., p. 215.

³⁰ Para mais informações sobre a história de empresas na Grã-Bretanha: Cf. GODLEY, Andrew. La historia empresarial en Gran Bretaña. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

³¹ LEVY, 1994, op. cit., p. 25; 26.

³² FREITAS FILHO, op. cit., p. 169.

1983, sob o título: “The Rise of the Corporate Economy”, quando é descrito o desenvolvimento das grandes empresas britânicas.

O crescimento do interesse nas pesquisas a respeito do tema faz com que, em 1978, surja o primeiro centro de investigação, promovido por Theo Barker, com a denominação de Business History Unit da London School of Economics. Assim como em outros países, na Inglaterra o estudo sobre empresas é oriundo da história econômica, no entanto, seguindo a tendência mundial, as pesquisas vêm se expandindo para outras disciplinas, como as da área de ciências empresariais e de direção de empresas.

Outro país da Europa onde a história empresarial ou de empresa está presente é a Alemanha³³. Naquele país, os estudos são iniciados de forma concomitante com os Estados Unidos, porém com dois aspectos distintos. O primeiro é que, no princípio, as pesquisas são organizadas pelas próprias empresas e não pela academia e, o segundo, é que os trabalhos realizados têm a característica específica de história de empresas e não da abordagem mais ampla da história empresarial americana.

Com relação às publicações alemãs, podem ser destacadas as realizadas por autores como Heidrun Homburg, em 1991, sobre a Siemens Corp., que descreve as relações de trabalho no início do século XX; Alfred Kendrees, em 2000, sobre a United Steel Works Corp., que versa sobre aspectos técnicos e organizacionais; além de edições comemorativas, como a dos cem anos da Mannesmann Corp., em 1990, escrita por H.A. Wessel; e a dos 125 anos da Continental Rubber Corp., em 1996, escrita por P. Erker.

Ultimamente, na Alemanha, vem sendo discutida a transformação da abordagem das pesquisas sobre as empresas. A respeito deste fato, cabe destacar a atuação de Paul Erker, que sugere, dentre outros aspectos, a ampliação dos estudos para pequenas e médias empresas; a inclusão da análise da gestão e da tomada de decisão dos empresários; e as comparações internacionais.

Enquanto na Alemanha estão em pauta novas abordagens, na França³⁴ os rumos parecem estar consolidados, pois nas últimas décadas são diversas as teses de doutorado defendidas sobre

³³ Para mais informações sobre a história de empresas na Alemanha: Cf. PIERENKEMPER, op. cit.

³⁴ Para mais informações sobre a História de Empresas na França: Cf. CAILLUET, Ludovic. La Historia empresarial en Francia: ¿una crisis de madurez? In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

essa linha historiográfica, e o país possui, ainda, diversas entidades de pesquisa, além de um bom número de publicações sobre o tema.

Na França, os estudos sobre empresas começam no início dos anos 50, através de historiadores como Pierre Léon, Claude Fohlen e Guy Thuillier, que publicam trabalhos pioneiros sobre a matéria, sendo, portanto, considerados como mentores da história empresarial francesa. Também Pierre Vilar traz contribuições à disciplina, ao diagnosticar que “a querela entre historiadores e economistas sobre história empresarial não podia ser desvinculada da questão do lucro”.³⁵ Cabe destacar que, até 1955, não existe a disponibilidade da documentação empresarial, situação esta que é modificada quando Bertrand Gille cria um centro de investigação. Mais tarde, nos anos 60, Jean Bouvier torna-se precursor do uso crítico dos arquivos empresariais.

Apesar dessas iniciativas, é somente a partir de meados dos anos 80 que os estudos franceses sobre empresas tomam vulto. Em decorrência, ocorrem acontecimentos relevantes, como o lançamento, em 1992, por François Caron, Emmanuel Chadeau, Patrick Fridenson, Henri Morsel e Christian Stoffaes, da revista *Entreprises et Histoire* e, ainda, a realização de congressos anuais organizados pelo Institut d'Administration des Entreprises, da Universidade de Toulouse.

A historiografia francesa também considera o estudo empresarial como uma parte da história econômica, porém, seguindo a tendência de ampliação da interdisciplinaridade, já existem trabalhos oriundos de outras disciplinas, como direção de empresas, contabilidade e sociologia.

Prosseguindo com este panorama historiográfico europeu, passa-se a discorrer sobre a Itália,³⁶ onde o estudo sobre empresas e empresários possui, também, a influência da Harvard Business School. Como marco inicial, é considerado o trabalho de Valerio Castronovo, em 1971, sobre a vida de Giovanni Agnelli, fundador da Fiat. Mais tarde, em 1982, Castronovo promove a formação do Centro Studi per la Documentazione Storica ed Economica dell'Impresa, organismo este responsável pela reorganização dos arquivos de diversas empresas como a Alfa Romeo, Fiat, Telecom etc.

Outro fato importante na Itália é a constituição, em 1983, da Associazione di Studi e Storia dell'Impresa. Transformada em fundação, em 1986, essa instituição vem atuando na

³⁵ LEVY, 1994, op. cit., p. 21.

³⁶ Para mais informações sobre a História de Empresas na Itália: Cf. SEGRETO, Luciano. Treinta años de historia empresarial en Italia: una visión de conjunto. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

promoção de publicações e na organização de eventos. Estudos sobre a indústria, bancos e organismos governamentais, além de biografias sobre empresários fazem parte da historiografia italiana, cuja principal dificuldade, na opinião dos historiadores, está na disponibilidade das fontes de arquivo.

Na Espanha,³⁷ a história de empresas surge nos anos 70, com trabalhos sobre bancos, estradas de ferro e biografias de empresários, normalmente elaborados por historiadores econômicos e financiados por empresas. Na década seguinte, começa o processo de desenvolvimento da disciplina, com o crescimento do interesse pelas pesquisas e o aumento do número de publicações.

No meio acadêmico espanhol, o estudo sobre empresas vem, gradativamente, deixando de ser uma disciplina exclusiva da economia, tornando-se, também, objeto de interesse para o curso de administração, além de campo pesquisa próprio. Como exemplo, podem ser citados o Programa de Historia Económica de la Empresa, existente na Escuela Universitaria de Estudios Empresariales, da Universidade Complutense, em Madri e, ainda, a disciplina Historia de la empresa, pertencente a Licenciatura en Administración y Dirección de Empresas na Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales da Universidad de Burgos.

Finalizando este quadro sobre a historiografia europeia, passa-se a Portugal, onde os estudos estão se desenvolvendo por meio da atuação de pesquisadores e instituições. Como exemplo, podem ser citadas as obras de José Amado Mendes³⁸, sobre a indústria portuguesa; a coordenada por Miguel Figueira de Faria³⁹, sobre a indústria naval, que mostra a origem e desenvolvimento da Lisnave, importante empresa de construção e reparação naval portuguesa; e, no gênero biográfico, a de Filipe Fernandes⁴⁰, que apresenta a biografia de vários empresários portugueses do século passado.

³⁷ Para mais informações sobre a História de Empresas na Espanha: Cf. CARREIRAS, Albert; TAFUNELL, Xavier; TORRES, Eugenio. La historia empresarial en España. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

³⁸ Dentre as importantes obras de José Amado Mendes, têm-se: “A área económica de Coimbra: estrutura e desenvolvimento industrial (1867-1927)”; “História da Indústria Portuguesa: da Idade Média aos nossos dias”; e, “História do vidro e do cristal em Portugal”.

³⁹ Cf. FARIA, Miguel Figueira de. *Contributos para a história da indústria naval em Portugal*. Lisboa: Edições INAPA, 2001

⁴⁰ Cf. FERNANDES, Filipe S. *Fortunas e negócios: empresários portugueses do século XX*. Lisboa: Oficina do Livro, 2003.

Organizações de pesquisa também estão contribuindo para o crescimento dos estudos em Portugal, como as Universidades de Coimbra, Autónoma de Lisboa e de Évora, além da Associação Portuguesa de História Económica e Social, entidade fundada em 1980 e que realiza encontros periódicos.

Da Europa para o Oriente. No Japão,⁴¹ a história de empresas surge com a fundação, em 1964, da Business History Society of Japan, entidade que organiza anualmente, desde 1974, a International Business History Conference e que publica, a partir de 1984, a revista *Japanese Yearbook on Business History*.

Os estudos japoneses normalmente tratam sobre o estilo diretivo adotado nas grandes empresas nipônicas, e a trajetória dos empresários que se destacam pela capacidade de liderança. Um aspecto importante no Japão é a grande popularidade das publicações a respeito de determinadas corporações, patrocinadas pelas próprias companhias. Segundo Bárbara Levy, os japoneses fazem uma história que atende perfeitamente à postura de interrogar o passado a partir da realidade do seu capitalismo atual, com forte dose de orgulho nacional, mas com reconhecida competência.⁴²

Na América Latina,⁴³ as pesquisas sobre empresas e empresários estão mais desenvolvidas em países como o México, Brasil e Argentina, vindo em seguida a Colômbia, Chile, Peru, Venezuela e Uruguai.

No México, os marcos importantes são: a fundação, em 1992, da Asociación de Historia Económica del Norte de México, pelo historiador argentino radicado no país Mario Cerutti; e a criação, em 1998, da Asociación Mexicana de Historia Económica. De forma geral, a historiografia mexicana baseia-se no estudo sobre empresários, mas, ultimamente, vem tendo destaque as grandes empresas e os estudos regionais.

Por sua vez, na Argentina, os fatos relevantes sobre a história empresarial são: a publicação, desde 1962, de trabalhos na revista *Desarrollo Económico*; as Jornadas de Historia Económica, organizada anualmente pela Asociación de Historia Económica Argentina; e a

⁴¹ Para mais informações sobre a história de empresas no Japão: Cf. KIKKAWA, Takeo. La historia empresarial en Japón. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

⁴² LEVY, 1994, op. cit., p. 27.

⁴³ Para mais informações sobre a história de empresas na América Latina: Cf. DE GUEVARA, Carlos Dávila Ladrón. La historia empresarial en América Latina. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

fundação, em 2000, do Centro de Estudios de Economía de la Empresa, na Facultad de Ciencias Económicas, da Universidad de Buenos Aires.

Inicialmente apresentando trabalhos sobre companhias estrangeiras, em função da grande imigração de capital de fora do país, a historiografia da Argentina passa, a partir da década de 90, a promover publicações a respeito de temas nacionais como, por exemplo, o trabalho de Jorge Schvarzer sobre a história da indústria naquele país⁴⁴ e, mais recentemente, o livro comemorativo do cinquentenário da ARCOR⁴⁵.

Menos desenvolvida que no México, Brasil e Argentina encontra-se a história sobre empresas na Colômbia. No entanto, gradativamente, a partir dos anos 80 a pesquisa colombiana na área vem crescendo, inclusive com a criação, na Facultad de Administración da Universidad de los Andes, da disciplina Historia del desarrollo empresarial colombiano, cujo objetivo é o de utilizar os antecedentes históricos das organizações e de seus dirigentes, como fontes importantes para a formação de administradores, sejam eles públicos ou privados.

Após a Colômbia, em termos de desenvolvimento de pesquisas sobre empresas, estão o Chile, o Peru, a Venezuela e o Uruguai. No país chileno é evidente a influência da Comissão Econômica para América Latina (CEPAL)⁴⁶, e os estudos são predominantemente genéricos e relativos ao século XIX, com pouca produção que englobe a primeira parte do século XX. Os trabalhos mais específicos abordam, normalmente, temas sobre mineração, industrialização e agricultura.

No Peru, predominam as histórias de firmas individuais e aquelas de âmbito local ou regional e, na Venezuela, os estudos sobre empresas não pertencem a uma área específica da economia, mas na história são estudados casos relacionados a negócios. A historiografia venezuelana conta, principalmente, com estudos genéricos e publicações sobre políticas econômicas, indústrias em geral e petróleo.

Embora poucas, existem no Uruguai trabalhos a respeito de empresas e empresários como, por exemplo, o de Richard Durant⁴⁷, que aborda a navegação fluvial no Rio da Prata, Paraná, Paraguai e Uruguai, possuindo um breve histórico de empresários do setor; o de Alcides

⁴⁴ Cf. SCHVARZER, Jorge. *La industria que supimos conseguir: una historia político-social de la industria argentina*. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas, 2000.

⁴⁵ Cf. KOSACOFF, Bernardo et al. *Globalizar desde latinoamérica: el caso Arcor*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana, 2001.

⁴⁶ Além do Chile, a CEPAL promoveu, também, na época, estudos no Brasil e na Colômbia.

⁴⁷ Cf. DURANT, Richard. *Historias del vapor de la Carrera*. Montevideo: Ediciones Santillana, 2000.

Beretta Curi⁴⁸, sobre a imigração italiana e a formação do empresariado uruguaio; e, no Centro Interdisciplinario de Estudios sobre el Desarrollo (CIEDUR), o de Raúl Jacob⁴⁹ sobre o setor bancário.

As pesquisas no Brasil

Finalizando o estudo sobre a América Latina, no Brasil, a partir da década de 50, cresce o interesse pela história econômica, em função de fatores como: a consolidação da indústria como parte dinâmica da economia; a discussão no sentido de acelerar a industrialização do país; e, por último, o incremento de estudos teóricos e de pesquisas que revisam as interpretações tradicionais sobre a sociedade brasileira, e que procuram também dar conta da complexidade de uma sociedade capitalista dependente.⁵⁰

Nas décadas de 60 e 70 outros estudos acontecem, principalmente a partir dos trabalhos pioneiros de Roberto Simonsen⁵¹ e de Caio Prado Jr⁵², tratando da industrialização no Brasil e da inter-relação com o Estado, bem como os trabalhos de Fernando Henrique Cardoso e Enzo Falleto⁵³, feitos sob forte influência de Celso Furtado⁵⁴ e da escola cepalina.

Vale destacar, ainda, nesse período, a ampliação dos estudos sobre a história de empresa nas universidades como a Universidade de São Paulo (USP), Universidade de Campinas (UNICAMP), Universidade Federal Fluminense (UFF) e Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), através de importantes trabalhos como os de José de Souza Martins⁵⁵, Maria Bárbara Levy⁵⁶ e Eulália Lobo⁵⁷.

⁴⁸ Cf. CURI, Alcides Beretta. *Los hijos de Hefestos: el concurso de la inmigración italiana en la formación del empresariado uruguayo 1877-1930*. Montevideo: Universidad de la República, 1998.

⁴⁹ Cf. JACOB, Raúl. *Notas sobre la banca provada, la naca de fomento y la industria*. Montevideo: CIEDUR, 1991; Cf. JACOB, Raúl. Uruguay: genesis y desarrollo de un grupo economico financiero: el Banco Francés Supervielle (1887-1941). In: SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo (orgs.). *História de empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Hucitec; Edusp; Imprensa Oficial – SP, 2002.

⁵⁰ FREITAS FILHO, op.cit., p. 172.

⁵¹ Cf. SIMONSEN, Roberto C. *A evolução industrial do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1939.

⁵² Cf. PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1945.

⁵³ Cf. CARDOSO, Fernando Henrique, FALETTO, Enzo. *Dependência e desenvolvimento na América Latina: ensaio de interpretação sociológica* Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

⁵⁴ Cf. FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Nacional, 1974.

⁵⁵ Cf. MARTINS, José de Souza. *Conde Matarazzo, o empresário e a empresa: estudo de sociologia e desenvolvimento*. São Paulo, HUCITEC, 1976.

⁵⁶ Cf. LEVY, 1994, op. cit.

⁵⁷ Cf. LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

No final dos anos 70 e início dos 80, surgem trabalhos como os de Eli Diniz,⁵⁸ que abordam a atividade política do empresário. A partir desta década crescem, progressivamente, as publicações sobre a temática empresarial, sendo a maioria oriunda de dissertações e teses defendidas em programas de pós-graduação das universidades, como, por exemplo, a dissertação de mestrado de Tereza Cristina Novaes Marques, na UFRJ, sobre os bancos Boavista e Português do Brasil⁵⁹, e a tese de doutorado de Carlos Gabriel Guimarães, na USP, sobre a Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia⁶⁰.

Na historiografia brasileira existem, também, publicações oriundas de pesquisas regionais, tais como: de Oswaldo Truzzi, sobre o desenvolvimento econômico da região de São Carlos⁶¹; de Maria Luiza Renaux Hering, que aborda a colonização e indústria no vale do Itajaí⁶²; de Carlos José Espíndola, a respeito da região produtora do oeste catarinense⁶³; e da organizada por Achyles Costa e Maria Cristina Passos, sobre a indústria calçadista do Rio Grande do Sul⁶⁴.

Além dos trabalhos até aqui registrados, existem outros que também merecem citação, como os de: Fernando da Matta Machado⁶⁵, a respeito da Empresa Viação do Brasil e a navegação a vapor no Rio São Francisco; Álvaro de Moya, sobre a TV Excelsior⁶⁶; Elizabeth Von der Weid e Ana Marta Rodrigues Bastos, sobre a Companhia América Fabril; Gracilda Alves de Azevedo Silva, que descreve a onipresença da Fábrica Bangu em todas as atividades daquele bairro carioca; Marieta de Moraes Ferreira, sobre comissários de café do Rio de Janeiro; João Luis Ribeiro Fragoso, a respeito da praça mercantil do Rio de Janeiro; e Edgard Carone, que trata da importância na economia nacional do Centro Industrial do Rio de Janeiro⁶⁷.

⁵⁸ Cf. DINIZ, Eli. *Empresário, estado e capitalismo no Brasil, 1930/1945*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.; DINIZ, Eli. *Voto e máquina política: patronagem e clientelismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

⁵⁹ Cf. MARQUES, Tereza Cristina Novaes. *O setor bancário privado carioca entre 1918 e 1945 - os bancos Boavista e Português do Brasil: um estudo de estratégias empresariais*. Dissertação de mestrado em história. UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ, 1998

⁶⁰ Cf. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Bancos, Economia e poder no segundo reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia 1854-1866*. Tese de doutorado em história econômica. USP. São Paulo: USP, 1997.

⁶¹ Cf. TRUZZI, Oswaldo. *Café e indústria: São Carlos: 1850-1950*. São Carlos: Editora EdUFScar, 2000.

⁶² Cf. HERING, op. cit.

⁶³ Cf. ESPÍNDOLA, Carlos José. *As agroindústrias no Brasil: o caso Sadia*. Chapecó: Grifos, 1999.

⁶⁴ Cf. COSTA, Achyles Barcelos da; PASSOS, Maria Cristina (orgs). *A indústria calçadista no Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2004.

⁶⁵ Cf. MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

⁶⁶ Cf. MOYA; Álvaro de. Glória. *In Excelsior: ascensão, apogeu e queda do maior sucesso da televisão brasileira*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

⁶⁷ LOBO, Eulália L. História empresarial. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p.224; 225; 230; 231.

Sobre a trajetória de vida de empresários, além da citada publicação de José de Souza Martins sobre Francisco Matarazzo, podem ser destacados os seguintes trabalhos: de Ronaldo Costa Couto⁶⁸, também sobre aquele empresário paulista; de Maria Cecília Homem, sobre a história do prédio Martinelli, em São Paulo, e a vida de Giuseppe Martinelli⁶⁹; de Carlos Heitor Cony e Sérgio Lamarão sobre Wolff Klabin⁷⁰; de Jacques Marcovitch, sobre a vida de oito empresários, dentre os quais Jorge Street e Roberto Simonsen; e de Jorge Caldeira, sobre Mauá.⁷¹

Também sobre empresários, vale ressaltar os trabalhos organizados por Cleber Aquino, com os depoimentos de Olacyr de Moraes, Matias Machline, Norberto Odebrecht, Paulo Villares, Jorge Gerdau, Henry Maksoud e Antonio Ermírio de Moraes⁷²; e, pela Associação Comercial de Chapecó em parceria com a Universidade do Oeste de Santa Catarina - UNIOESC, com depoimentos de vinte empresários da região.⁷³

Importante, também, para o desenvolvimento da história de empresas no Brasil é o papel da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE), criada em 1993 e que realiza, a cada dois anos, junto com o Congresso Brasileiro de História Econômica, a Conferência Internacional de História de Empresas. Como resultado da II Conferência, realizada na USP, em 1993, surge a publicação organizada por Tamás Szmrecsányi e Ricardo Maranhão⁷⁴.

Diante dos trabalhos citados, pode considerar-se como perfeitamente admissível a afirmação de Freitas Filho, de que existem três tendências em relação à história de empresas no Brasil. Para o autor, uma faz fronteira com a Sociologia, outra aborda o papel dos empresários e sua atuação através dos órgãos de classe e, a terceira, e a mais promissora, aborda a história de empresas propriamente dita, configurando o estudo de casos e a sua relação com o contexto sócio-econômico. Neste caso, procura desvendar as estratégias dos empresários, questionando e relativizando visões já consagradas pela historiografia em relação a temas como: as origens da

⁶⁸ Cf. COUTO, Ronaldo Costa. *Matarazzo*. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2004.

⁶⁹ Cf. HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O prédio Martinelli: a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo*. São Paulo: Projeto, 1984.

⁷⁰ Cf. CONY, Carlos Heitor; LAMARÃO, Sergio. *Wolff Klabin: a trajetória de um pioneiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

⁷¹ Cf. CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Cia. Das Letras, 1995.

⁷² Cf. AQUINO, Cleber (org.). *História empresarial vivida: depoimentos de empresários brasileiros bem-sucedidos*. São Paulo: Atlas, 1991

⁷³ Cf. ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CHAPECÓ. *História empresarial vivida: vida empresarial*. Chapecó: Grifos, 1997.

⁷⁴ Cf. SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo (orgs.). *História de empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Hucitec; Edusp; Imprensa Oficial – SP, 2002.

indústria no Brasil; o papel dos empresários; e a ação do Estado no processo de industrialização do País.⁷⁵

Portanto, é possível constatar, diante do panorama historiográfico apresentado no presente capítulo, a existência de um considerável progresso no cenário mundial relativo aos estudos sobre empresas e empresários. Especificamente no caso brasileiro, pode-se concluir que as pesquisas vêm se desenvolvendo, principalmente nos meios acadêmicos, e estão cada vez mais voltadas para o entendimento das ações empresariais, dos modelos organizacionais, e das relações sociais. Observa-se, também, o deslocamento do campo de estudo da disciplina, deixando de ser um apêndice da história econômica, para firmar-se como um segmento próprio de pesquisa, sem deixar de interagir com outras disciplinas.

Em seguida, no próximo capítulo desta tese, são abordados os negócios da família Lage, bem como os anos iniciais da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

⁷⁵ FREITAS FILHO, op.cit., p. 173;174.

CAPÍTULO 2

OS NEGÓCIOS DA FAMÍLIA LAGE E A COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA (1891-1913)

O presente capítulo mostra a trajetória empresarial da família Lage, principalmente nos negócios vinculados ao carvão mineral, com ênfase para o início da atuação em Santa Catarina, e ao setor naval, com destaque para a formação da Companhia Nacional de Navegação Costeira, uma das mais importantes empresas brasileiras do século XX.

O início dos negócios da família Lage

Rio de Janeiro, 14 de março de 1881, nasce Henrique Lage, filho de Antonio Martins Lage Filho e Cecília Braconnot. A ascendência de Henrique, no Brasil, remonta a Antonio Barbosa Martins Lage, português que, em 1773, se estabelece em Minas Gerais tornando-se comerciante e agricultor, tendo como filho mais velho Antonio Martins Lage, bisavô de Henrique, nascido em 1799. Este, por sua vez, contrai matrimônio, em 1824, com Felicité Clarisse de Labourdonnay, nascida na França, filha do exilado francês conde Juan de Labourdonnay e de Adele Adeony.⁷⁶ Do casamento de Antonio com Felicité nascem: Antonio Martins Lage⁷⁷, avô de Henrique, em 1825, Camilo, em 1827, e Isabel, em 1829.

Visando possibilitar o desenvolvimento dos negócios da família, especialmente nos setores carbonífero e naval, o bisavô de Henrique Lage arrenda, em 1825, de Felipe Antonio Barbosa, a Ilha das Enxadas por 600 mil réis anuais, comprando-a posteriormente dos herdeiros, em 18 de janeiro de 1834, por 13:800\$000 (treze contos e oitocentos mil réis)⁷⁸. Na ilha, localizada na Baía de Guanabara, Antonio Martins Lage instala trapiche de mercadorias, depósito de carvão e oficinas para pequenos reparos navais. Efetivamente, a partir da utilização da Ilha das Enxadas os negócios crescem, permitindo que a família Lage acumule capital para novos investimentos.

⁷⁶ CRUZ DE MALTA. Revista dos funcionários das companhias do grupo Lage. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano I, n. 6, fev/mar 1937.

⁷⁷ Mais tarde Comendador da Imperial Ordem da Rosa, título outorgado pelo Imperador D. Pedro II. A Ordem da Rosa foi criada para perpetuar a memória do casamento do Imperador D. Pedro I com a Rainha Amélia de Leuchtenberg e Eischstadt. No campo empresarial cabe lembrar que Antonio Lage teve importante participação na direção da Companhia Ferry, organização de transporte entre o Rio e Niterói, que devido a fusão com a Empresa de Obras Públicas do Brasil, torna-se a Companhia Cantareira Viação Fluminense.

⁷⁸ Escritura de venda. 1º ofício de notas, livro 239, folhas 67; 68. Microfilme rolo 031.13-79. Acervo do Arquivo Nacional.

Pouco tempo depois, Antonio Martins Lage falece no Rio de Janeiro, em 25 de abril de 1838. Apesar do desenlace prematuro do bisavô de Henrique Lage, os herdeiros não esmorecem e, tendo à frente Felicité, permanecem com o controle das atividades e dão prosseguimento ao trabalho desenvolvido na ilha.

Cabe ressaltar que os Lages possuem notoriedade na sociedade do Rio de Janeiro, tanto é que Antonio Martins Lage casa-se, em 3 de maio de 1846, com Ana Rita de Mattos Costa⁷⁹, filha do armador Joaquim de Mattos Costa e Emiliana Cândida de Faro Mattos, e neta do coronel Joaquim José Pereira de Faro, primeiro barão de Rio Bonito, uma das notáveis figuras do Império. Da união de Antonio com Ana Rita nascem oito filhos, dentre eles, Antonio Martins Lage Filho, pai de Henrique Lage, Roberto, Alfredo e Américo, que participam mais tarde da Lage Irmãos e da Companhia Costeira, além de Clarisse, que ao casar-se com Arthur Índio do Brasil, passa a chamar-se Clarisse Índio do Brasil, figura feminina de destaque no início do século XX.⁸⁰

Em 15 de janeiro de 1848, Isabel Labourdonnay casa-se com Antonio Antunes de Campos. Em decorrência, a família Lage cria, em janeiro de 1850, a firma Viúva Lage, Campos & Cia., composta por Felicité, o filho Antonio e o genro Antonio Campos, tendo como finalidade a administração de trapiches, armazéns e depósitos na Ilha das Enxadas.

A empresa dura pouco, pois se dissolve em virtude do falecimento do marido de Isabel, em 15 de dezembro de 1857. Com o objetivo de continuar os negócios da família, Felicité, Antonio e Isabel Lage criam outra firma, denominada Viúva Lage & Filhos, constituída com o capital aproximado de 400 contos de réis, tendo a bisavó de Henrique Lage como sócia majoritária e, como sócio gerente, o avô, Antonio Martins Lage⁸¹.

Anos mais tarde, em abril de 1861, falece Felicité, e o comando da Viúva Lage & Filhos fica com Antonio. Com problemas financeiros, e impossibilitado de cumprir os compromissos, Antonio requer a concordata da firma em 5 de abril de 1864, ao mesmo tempo em que pede aos credores o abatimento da dívida e a dilatação do prazo de pagamento. A pretensão do avô de

⁷⁹ Cópia da Certidão de Casamento, localizada no inventário de Antonio Martins Lage. Fundo: 35: Juízo de Órfãos, caixa 4007, n. 292, Galeria A. Acervo do Arquivo Nacional.

⁸⁰ Nascida em 4 de abril de 1864, no Rio de Janeiro, Clarisse assume posições contrárias aos costumes da época. A principal delas é o casamento em 1893 com Arthur, opondo-se, assim, à posição da família, que não aprova a união em função dele ser um homem mestiço e de sobrenome não reconhecido. Clarisse falece em outubro de 1919, em decorrência de um tiro disparado, de forma aleatória, por um homem na av. Rio Branco esquina com a rua do Ouvidor, no Centro do Rio.

⁸¹ Processo nº 1865, de dissolução de sociedade da Viúva Lage & Filhos. Caixa 1321, n 863. Acervo do Arquivo Nacional.

Henrique é atendida e, em 5 de novembro, é proferida a sentença judicial com a ratificação do acordo.⁸² Com o acerto, Antonio recupera a saúde financeira da empresa, o que permite a continuidade dos negócios.

O falecimento de Felicite provoca a dissolução, em 1865, da Viúva Lage & Filhos. Na mesma ocasião surge a Antonio Martins Lage & Cia, com a maior parte do capital pertencendo ao avô de Henrique.

Sobre o comendador Antonio Martins Lage, cabe destacar o interesse que possui no investimento em imóveis. Como prova disto, em 1852, incorpora ao patrimônio pessoal a Ilha do Vianna⁸³ para onde, em 1882, são transferidos os negócios da família, em virtude da venda ao Império, em 1869, da Ilha das Enxadas⁸⁴. Além da Ilha do Vianna, para fixar residência, Antonio adquire, em 1859, uma propriedade na região do atual Jardim Botânico, a qual denomina Chácara dos Lages, hoje conhecida como Parque Lage⁸⁵. Além dos imóveis já citados, Antonio Lage investe em diversas outras propriedades, localizadas na Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro, e no município de Niterói, mais precisamente na região de São Domingos, e do hoje bairro do Ingá.

Paralelamente ao processo de mudança dos negócios para a Ilha do Vianna, Antonio Martins Lage funda com o filho, em 23 de janeiro de 1873, a sociedade comercial Antonio Martins Lage & Filho, com capital de 400 contos de réis, que pertence integralmente ao avô de Henrique. A firma, localiza-se à rua Primeiro de Março, 75, 1º andar, e tem como finalidade o

⁸² 2ª Vara Criminal. Caixa 1685, n. 3712. Acervo do Arquivo Nacional.

⁸³ Também conhecida como Ilha do Moinho e Ilha de Gestas, localizada na Baía de Guanabara próxima à Ilha de Mocanguê. O nome Ilha do Moinho é em função de um moinho em forma de castelo, existente no alto de um penhasco. Para a instalação dos negócios, a Ilha é escavada para a construção do dique e feito aterros. No local instalam-se armazéns, oficinas de fundição, ferraria, carpintaria, carreira para reparos de pequenas embarcações, casa de máquina que produz energia elétrica. Possui ainda, a Ilha, currais, chiqueiros e galinheiros. LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 1, n. 7, p. 10-12, janeiro 1908.

⁸⁴ Vendida ao Governo por Rs. 1.450:000\$000 (mil quatrocentos e cinquenta contos de réis), valor este da hipoteca dada ao Banco do Brasil como garantia de dívida. MINISTÉRIO DA MARINHA. Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de documentação, 1957, p. 162.

⁸⁵ Antigo engenho de açúcar Del Rei, comprado inicialmente por Rodrigo de Freitas a Fagundes Varela. Transformado numa quinta nos moldes europeus por John Tyndale em 1840. Adquirida por Antonio Martins Lage tem a residência reformada e passa a ser chamada Chácara dos Lages, com o falecimento de Antonio, passa para os filhos, Antonio, Alfredo e Roberto Lage. Situado na Rua Jardim Botânico, 414, entre a Lagoa Rodrigo de Freitas e a encosta do Morro do Corcovado, possui área de 93.500 m² aproximadamente. No final da década de 1910, passa para Henrique Lage que contrata o italiano Mario Vodrel para projetar a mansão, de estilo eclético, tendo a obra iniciada em 1927. Com jardins de caminhos sinuosos, de estilo romântico, o Parque possui, ainda, palmeiras imperiais, grutas e lagos. Atualmente, o Parque Lage, tombado em 1957 e reiterado em 1976, é administrado pelo IBAMA e abriga a Escola de Artes Visuais.

comércio de carvão de pedra, reboques, trapiches e no mais o que convier.⁸⁶ Pouco depois, em 1878, Antonio Martins Lage Filho casa-se com Cecília Braconnot, filha do Capitão de Fragata da Armada Imperial Carlos Braconnot e de Maria Pereira Braconnot. Da união nascem, além de Henrique Lage, o terceiro de cinco filhos homens, Antonio, Renaud, Jorge e Frederico.

A Antonio Martins Lage & Filho dura nove anos, sendo dissolvida em 4 de fevereiro de 1882⁸⁷ e surge, nesta mesma data, a Lage Irmãos com basicamente as mesmas finalidades. A nova sociedade é formada pelo pai de Henrique, como sócio gerente, e pelo tio Alfredo Lage, com capital de 300 contos de réis, que pertence a Antonio, proveniente da dissolução da sociedade com o pai.⁸⁸ Assim, o avô de Henrique deixa de atuar diretamente nos negócios da família.

Cabe destacar a capacidade negociadora do Comendador Antonio Lage, que recupera um negócio que, em 1846, está praticamente falido. Em decorrência, Antonio Lage consegue acumular capital, por meio da comercialização de carvão de pedra, café e outras mercadorias, bem como da receita de armazenamento. Ressalta-se, ainda, a visão para investimentos, demonstrada pela aquisição de diversos imóveis, principalmente a Ilha do Vianna, transformada mais tarde no principal estabelecimento comercial e industrial da família.

O Comendador Antonio Martins Lage falece em 14 de abril de 1900, sobre o acontecimento, o jornal “O Paiz” tece os seguintes comentários: “Homem de iniciativa, espírito empreendedor, laborioso, ativo e perseverante, deve-lhe esta capital muitos melhoramentos materiais e a realização de diversas empresas, que muito proficuamente influíram no seu progresso e desenvolvimento”.⁸⁹

Herdando a visão empreendedora do pai, ao assumir a direção das atividades comerciais da família Antonio Martins Lage Filho, conhecido também como “Tonico”, passa a ter interesse não só na comercialização do carvão, mas, também, na exploração do mineral. Assim, começa a preparar a expansão dos negócios no setor carbonífero, mais especificamente na região de Santa Catarina.

⁸⁶ Constituição da Antonio Martins Lage & Filho. Fundo Junta Comercial, livro 652, registro 12184. Acervo do Arquivo Nacional.

⁸⁷ Dissolução da Antonio Martins Lage & Filho. Fundo Junta Comercial, livro 131, registro 24009. Acervo do Arquivo Nacional.

⁸⁸ Constituição da Lage Irmãos. Fundo Junta Comercial, livro 130, registro 23984. Acervo do Arquivo Nacional.

⁸⁹ O PAÍZ, Rio de Janeiro: 15 de abril de 1900, ano XVI n. 5669, p. 1

O carvão em Santa Catarina e o desenvolvimento da Lage Irmãos

Sobre o carvão⁹⁰ catarinense, este é descoberto por tropeiros no trajeto entre Lages e Laguna no início do século XIX. Tomando conhecimento do fato, o governo imperial, entre 1827 e 1838, envia para a região da então Minas, hoje Lauro Müller, pesquisadores como: Friedrich Sellow, em 1832; Alexandre Davidson, em 1834; Augusto Kereling, em 1837; e Guilherme Baulierch, em 1838. Nos relatórios produzidos, constam avaliações positivas a respeito da extensão das jazidas e sobre a qualidade do minério existente no local.

Logo em seguida, em 1839, outro pesquisador, o belga Jules Parigot, vai além dos estudos a respeito do carvão e decide explorá-lo, formando para isto uma empresa na Bélgica denominada Companhia Belgo-Brasileira, no entanto, em função de falhas durante o processo de permissão para a exploração, a iniciativa não segue adiante. Ressalta-se que, na ocasião, existem outras tentativas de exploração do carvão catarinense que não se consumam, ora em função de aspectos burocráticos, ora em função da necessidade de elevados investimentos, principalmente em razão da precariedade dos equipamentos para exploração das minas e da dificuldade do transporte para os centros consumidores.

Embora de forma tímida, esse quadro começa a se modificar a partir de 1861, quando o baiano Felisberto Caldeira Brant Pontes, segundo Visconde de Barbacena⁹¹, adquire terras na então província de Santa Catarina, mais especificamente na região de Tubarão, e consegue a concessão para que, no prazo de dois anos, venha a criar uma empresa para explorar as minas. Apesar de possuir os terrenos e a concessão, Barbacena não conta com os recursos necessários para dar início ao projeto para a exploração do carvão e, assim, busca auxílio financeiro junto a investidores ingleses. Enquanto isso, através de boas relações com autoridades brasileiras,

⁹⁰ Carvão mineral: em termos gerais, é o combustível sólido formado por florestas que permaneceram em pântanos por milhões de anos. Dependendo da formação, pode ser classificado da seguinte forma: turfa, produz de 3.000 a 5.000 Kcal/g, possui alto teor de umidade; linhito, produz de 4.000 a 6.000 Kcal; Hulha ou carvão betuminoso, tem poder calórico entre 5.000 a 7.000 Kcal e baixa umidade podendo, em alguns casos, chegar a 9.000. O carvão metalúrgico, também chamado de coque, é um tipo especial de carvão e o principal combustível do alto-forno, onde o minério de ferro é fundido com outros produtos e transformado em aço. Pela formação, em geral o carvão brasileiro é inferior ao do hemisfério Norte pelo alto teor de cinzas, o que reduz o poder calórico. Cabe ressaltar que muitas das informações sobre o carvão contidas nesta tese são extraídas de diversos autores relacionados na bibliografia, entretanto, para um estudo mais específico a respeito do minério em Santa Catarina, sugere-se Cf. BELOLLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, Ayser. *História do carvão de Santa Catarina 1790-1950*. v.1. Criciúma: Imprensa Oficial de Santa Catarina, 2002; GOULARTI FILHO, Alcides (org). *Memória e cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. BOSSLE, Ondina. *Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense*. Florianópolis: UFSC, 1981.

⁹¹ Diplomata baiano, nasce em 20 de julho de 1802 falece no Distrito Federal em 28 de maio de 1906. Encarregado dos negócios do Brasil junto ao governo inglês até 1823, recebe de D. Pedro I, em 1830, o título de Visconde. ZUMBLICK, Walter. *Thereza Christina: a ferrovia do carvão*. Florianópolis: Editora UFSC, 1987, p. 134-135

Barbacena consegue a prorrogação, por dez vezes consecutivas, do prazo para o início das atividades exploratórias.

Finalmente, depois de diversos adiamentos, o visconde de Barbacena associa-se a investidores da Inglaterra e forma a “The Tubarão Coal Mining Company Limited”, autorizada a funcionar pelo governo em 1883, e cuja sede fica localizada em Londres. Os resultados iniciais da atuação da companhia inglesa fazem com que esta promova, em fevereiro de 1886, o primeiro carregamento de 2.000 toneladas de carvão através do Portode Imbituba com destino a Buenos Aires, fato este de grande importância para a indústria extrativa do carvão catarinense. No entanto, devido ao atraso de 60 dias no transporte do minério das minas ao porto, aumentam os custos de produção e transporte, o que causa um prejuízo, só na produção, de aproximadamente 38 contos de réis.

Esse acontecimento contraria sobremaneira os investidores londrinos. Em decorrência desse transtorno e, também, em função da competição do produto nacional com o carvão Cardiff⁹², Barbacena teme uma possível liquidação da empresa carbonífera. Por isso, em 15 de novembro de 1886, o Visconde associa-se à Lage Irmãos, representada por Antonio Martins Lage Filho, através da venda da primeira metade das terras em Imbituba e na cabeceira do rio Tubarão por 20 contos de reis.⁹³

Pela escritura assinada entre as partes, fica a firma dos Lages com a obrigação de realizar a obra do quebra-mar na enseada de Imbituba, onde só existe um trapiche construído em 1870 pelo próprio Barbacena, com o objetivo de diminuir a força da maré e, assim, permitir a atracação rotineira de navios, o que facilita o escoamento da produção das jazidas de carvão mineral. Mais tarde, em 17 de novembro de 1887, Barbacena vende aos Lages a outra metade das terras por 50 contos de réis.⁹⁴

A viabilização de meio de transporte para escoar a produção carbonífera catarinense é pré-requisito para o efetivo início da extração do carvão na região. Na tentativa de solucionar a questão, o governo autoriza, em 1874, a construção de uma estrada de ferro ligando Minas a Imbituba. Para a concretização do empreendimento é formada, em 1876, com capital inglês, a

⁹² Importado da Inglaterra, possui alta combustão e, portanto, torna-se mais adequado às necessidades dos consumidores.

⁹³ Escritura de compra e venda. 3º ofício de notas, livro 385, folhas 90v-92v. Microfilme rolo 010.50.79. Acervo do Arquivo Nacional.

⁹⁴ Escritura de compra e venda. 3º ofício de notas, livro 395, folhas 94v-96. Microfilme rolo 010.52.79. Acervo do Arquivo Nacional.

“The Donna Thereza Christina Railway Company Limited”⁹⁵ que, na ocasião, como é de praxe, recebe juros do governo como remuneração pelo capital invertido, correspondendo, no caso da Companhia, a 7% ao ano sobre 4.000 contos de réis.

Com as obras tendo início em dezembro de 1880, aos poucos os trechos da Thereza Christina são construídos e entregues ao tráfego. Por exemplo, em fevereiro de 1881 é liberada a ligação entre Imbituba e Laguna e, em 1884, é aberta a Ponte das Laranjeiras.⁹⁶ Apesar da conclusão de alguns trechos, a Thereza Christina, concebida para escoar a produção do carvão, fica praticamente desativada até 1890, em virtude do pequeno volume de minério extraído das minas por ela atendidas e das dificuldades de locomoção dos trens, em função das constantes cheias do rio Tubarão com as águas, muitas vezes, cobrindo os trilhos.

Para estudar a situação da ferrovia, o governo nomeia uma Comissão composta por Luiz Felipe Gonzaga de Campos, Flávio Ostílio de Moraes Rêgo e João Caldeira de d’Alvarenga Hessener. O resultado do trabalho é consubstanciado em relatório, onde constam propostas que certamente influenciam o Estado a promover ações que incentivam a indústria carbonífera catarinense, buscando, assim, a viabilização da Estrada de Ferro. Dentre essas medidas, no governo Prudente de Moraes surge a lei nº 275, de 4 de julho de 1895, que isenta de impostos a importação de máquinas e equipamentos para as empresas que se proponham a investir na exploração do carvão mineral.

Observa-se que, além da questão da capacidade das jazidas e da qualidade do minério, o sucesso dos investimentos no carvão de Santa Catarina está intimamente ligado a dois aspectos: extração e transporte. Portanto, em virtude da importância de solução para essas questões, os Lages aguardam uma melhor oportunidade para começar, de forma mais efetiva, a atuação na região, visto que ainda não existe uma política governamental definida sobre o mineral catarinense, o que inibe a inversão dos capitais necessários ao desenvolvimento daquele setor.

⁹⁵ Autorizada através da Lei nº 740. Para mais conhecimento a respeito da Estrada de Ferro Donna Theresa Christina. Cf.: KROETZ, Lando Rogério. *As estradas de ferro de Santa Catarina 1910-1960*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Paraná, Departamento de Historia, Curso de Pós Graduação em História. Curitiba: 1975. PIAZZA, Walter Fernando. *Santa Catarina: sua historia*. Florianópolis: Ed. da UFSC; Ed. Lunardelli, 1983. BELOLLI; QUADROS; GUIDI, op.cit. ZUMBLICK, op.cit.

⁹⁶ Ponte das Laranjeiras ou da Cabeçuda: feita de ferro, com 1.430 metros de extensão e vão móvel atravessa a Lagoa de Imaruí, a cerca de 30 Km. ao sul de Imbituba. A intensidade do tráfego e a ferrugem levam ao abandono da Ponte. Posteriormente outra ponte foi construída, de cimento armado, tendo como engenheiro responsável Galba de Boscoli e execução da obra pela Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, empresa pertencente a Henrique Lage. Iniciadas as obras em 1936 e concluídas em 1946, recebeu na inauguração o nome de Henrique Lage.

O discernimento de Antonio Martins Lage Filho para os negócios faz com que a Lage Irmãos se desenvolva, o que permite a acumulação de capital para novos investimentos. Assim, Antonio e Alfredo Lage criam, em 2 de janeiro de 1890, a segunda Lage Irmãos, com as mesmas finalidades da anterior, ou seja, o comércio de carvão de pedra, reboques, trapiches e no mais o que convier sendo, então, extinta a primeira. Com sede na rua Primeiro de Março, 81, sobrado, a nova sociedade possui capital de 700 contos de réis, com Antonio aplicando 500 contos de réis e Alfredo 200 contos de réis.⁹⁷

Ressalta-se que o capital da primeira Lage Irmãos, em 1882, é de 300 contos de réis, e o da segunda, em 1890, de 700 contos de réis, o que representa um crescimento de 400 contos de réis. Essa acumulação é ocasionada principalmente pelo incremento do comércio do carvão, café e madeira, e pela maior capacidade de armazenamento e facilidade de embarque e desembarque das instalações da Ilha do Vianna, o que possibilita o aumento da movimentação do transporte de mercadorias.

Com relação à formação da acumulação de capital, para Caio Prado Junior ela tem origem nos próprios lucros das empresas, e é condicionada sobretudo pelo caráter particular de seus detentores.⁹⁸ Seguindo a mesma linha de Caio Prado, Heitor Ferreira Lima afirma ser a acumulação um fato individual, estando o volume adstrito à própria prosperidade dos negócios.⁹⁹ Portanto, analisando-se o caso da Lage Irmãos, pode-se considerar as afirmações dos autores como pertinentes, visto que a acumulação deve-se, principalmente, ao sucesso dos negócios da firma.

Ainda sobre a Lage Irmãos, vale ressaltar que, ao longo da existência, participam da sociedade os irmãos Antonio, Jorge e Henrique Lage. Com o falecimento, em 1918, de Antonio e Jorge, Renaud Lage fica ao lado de Henrique. Este, por sua vez, após a saída de Renaud, liquida a empresa. Em 1935, surge como sucessora da Lage Irmãos, a firma Henrique Lage.

Observa-se, que a fundação da segunda Lage Irmãos ocorre no limiar da instalação do regime Republicano. Na ocasião, o pensamento econômico nacionalista se desenvolve, o que favorece a criação de empresas brasileiras.

⁹⁷ Constituição da Lage Irmãos. Fundo Junta Comercial, livro 230, registro 33920. Acervo do Arquivo Nacional.

⁹⁸ PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1972, p. 265.

⁹⁹ LIMA, Heitor Ferreira. *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1970, p.345.

O pensamento nacionalista do início da República e o Encilhamento

A partir da instalação do regime republicano comandado por Deodoro da Fonseca, em 15 de novembro de 1889, cresce o sentimento nacionalista, que desde os anos finais do Império vem se manifestando através de ações, como a do mineiro e industrial de tecidos Felício dos Santos que, naquela oportunidade, em 1882, divulga manifesto de apoio à indústria. Além de Felício, outros industrialistas se posicionam com a mesma finalidade, o que favorece a inclusão das reivindicações nacionalistas na Constituição de 1891.¹⁰⁰

Assim, durante as primeiras décadas da República o pensamento econômico nacionalista prevalece, sendo representado por importantes personalidades da época, como Amaro Cavalcanti, Alcindo Guanabara, Lauro Müller, Serzedelo Correa, João Luiz Alves e Nilo Peçanha. As manifestações, que vão desde o apoio ao desenvolvimento industrial até o amparo à produção nacional como um todo, são feitas principalmente através de reivindicações protecionistas, como a elevação das tarifas sobre os produtos importados, além de outras medidas como a redução de fretes; extinção de impostos e taxas; desenvolvimento dos meios de transporte; e a concessão de empréstimos pelo Estado. Os principais argumentos nacionalistas são: a defesa do trabalho nacional, a independência econômica do país, e a luta pelo auxílio governamental.

Dentre os nacionalistas do período, cabe destacar, também, Américo Werneck, que defende o mecanismo protecionista como amparo ao setor agro-pecuário e a proteção das indústrias chamadas naturais condenando, assim, as artificiais, ou seja, as que montam produtos utilizando matéria-prima importada. No entanto, Werneck não preconiza a retirada dos benefícios já concedidos a essas indústrias, o que propõe é a obrigatoriedade do consumo da matéria-prima nacional.

Outra questão bastante discutida na época é com relação à entrada no país de investimentos baseados no capital internacional. Apoiadas pela maioria dos nacionalistas do fim do Império e início da República, que apenas excluem a exploração do subsolo, as inversões feitas por estrangeiros têm, no entanto, a oposição de personalidades como Felisbelo Freire, que chega a considerar o capital de fora como a desnacionalização do país, e de Alberto Torres, que classifica as atividades econômicas exercidas por estrangeiros como nocivas ao Brasil, pois destroem as fontes vitais do território nacional.

¹⁰⁰ Para mais informações sobre as questões nacionalistas do período Cf.: LUZ, Nícia Vilela. *A Luta pela industrialização do Brasil: 1808-1930*. São Paulo: Alfa.Omega, 1975, p. 70-152.

Cabe ressaltar que, durante os debates, principalmente devido à atuação do grupo estrangeiro liderado pelo americano Percival Farquhar, importantes nacionalistas mudam de opinião, passando a apoiar o posicionamento contrário à entrada de capitais vindos do exterior. É o caso de Calógeras, que junto com Rafael Pinheiro, Maurício de Lacerda e Alfredo Ellis, ecoam na Câmara e no Senado os protestos contra a atuação do estadunidense.

O movimento industrial nacionalista certamente contribuiu para que, no início da República, surjam providências no sentido de tentar debelar a crise que se abate sobre a economia brasileira. Como primeiro ministro da Fazenda do novo regime, o ex-monarquista Rui Barbosa adota medidas que visam estimular a formação de empresas e gerar recursos na economia, por meio de uma profunda reforma financeira, com a publicação, em 17 de janeiro de 1890, dos decretos nº 164 e nº 165. Estes instrumentos legais modificam principalmente a forma de constituição de sociedades anônimas e as regras do setor bancário. Rui procura, assim, harmonizar as exigências dos republicanos com as dos ainda poderosos monarquistas.¹⁰¹

O decreto nº 164¹⁰² versa sobre as sociedades anônimas. Com esse dispositivo, Rui proporciona facilidades para a constituição de companhias, permitindo, dentre outros benefícios, que se estabeleçam sem a autorização do governo, exceção feita apenas aos bancos de circulação e de crédito real. Meses depois, o decreto nº 850, editado em 13 de outubro de 1890, modifica algumas das condições previstas no decreto nº 164, principalmente com relação ao percentual mínimo de depósito em dinheiro feito em banco quando da formação da sociedade, passando de 10% para 30% do capital.

Quanto ao decreto nº 165, este organiza os bancos de emissão, dividindo o país em três regiões: Norte, da Bahia (sede) ao Amazonas; Centro, compreendendo os Estados do Rio de Janeiro (sede na cidade do Rio de Janeiro), São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina; e Sul, compreendendo os Estados do Rio Grande do Sul (sede), Mato Grosso e Goiás. Os bancos podem operar com empréstimos, descontos, câmbios, hipotecas, compra e venda de terras e outras atividades de caráter financeiro.

Segundo Bárbara Levy, as medidas adotadas por Rui Barbosa são inspiradas em Hamilton, então secretário do Tesouro dos Estados Unidos. Seguindo as idéias do estadunidense,

¹⁰¹ TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987, p.41.

¹⁰² Este decreto altera a lei nº 1083, de agosto de 1860, a chamada “Lei de Entraves”, criada, na ocasião, para dificultar a formação de empresas, em função do primeiro grande surto de criação de sociedades anônimas, ocorrido nos anos de 1850.

Rui idealiza destruir a ideologia metalista, liberando o meio circulante para, em seguida, canalizá-lo em inversões produtivas, principalmente na indústria, pela carência de crédito para o setor. Assim, a política financeira deve orientar-se no sentido de propiciar maior acumulação de capital produtivo¹⁰³.

De fato, a reforma implantada por Rui Barbosa aumenta o meio circulante e promove incentivos à indústria através, principalmente, da concessão de créditos. Sobre esse setor da economia, Rui chega a dizer que: “a República só se firmaria numa democracia do trabalho industrial, sendo, por isso, o desenvolvimento industrial para nós não somente uma questão econômica, mas também uma questão política”.¹⁰⁴ Portanto, não se pode negar que os atos do ministro da Fazenda provocam a expansão industrial, principalmente em função de uma política deliberada de orientação dos recursos privados, atraídos por uma legislação que facilita e torna interessante o investimento em sociedades anônimas.¹⁰⁵ No entanto, já em 1891, tais medidas agravam a inflação e surge um processo de especulação, especialmente na Bolsa do Rio de Janeiro.

Realmente, a simplificação da formação de sociedades por ações favorece a característica especulativa do período. Em termos gerais, na ocasião, após a concessão baseada num projeto para a instalação de um determinado negócio, forma-se a companhia e, antes de legalizá-la totalmente, os títulos passam a ser negociados na bolsa por valores elevados e revendidos com ágio, facilitando a jogatina, visto que os bancos caucionam largamente títulos.¹⁰⁶ Em decorrência, são criadas inúmeras companhias somente para garantir lucros imediatos, sendo que muitas vão à falência, causando uma quebradeira que atinge milhares de pessoas. Vale lembrar, ainda, que o Distrito Federal é fortemente afetado por essa situação, tanto na expansão da indústria quanto na especulação financeira, em função de ser sede do governo e constituir-se um grande centro financeiro, industrial e comercial¹⁰⁷.

Toda essa agitação econômica recebe o nome de Encilhamento, denominação até hoje usada pela história econômica. Sobre o termo Encilhamento, este está ligado ao turfe, o mais

¹⁰³ LEVY, Maria Bárbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977. p.148.

¹⁰⁴ LIMA, Heitor Ferreira *História do Pensamento Econômico no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976, p. 290.

¹⁰⁵ LEVY, 1994, op. cit., p. 127.

¹⁰⁶ LEVY, Maria Bárbara. *História dos Bancos Comerciais no Brasil: estudo preliminar*. Rio de Janeiro: IBMEC, agosto, 1972, p. 44.

¹⁰⁷ LEOPOLDI, Maria Antonieta P. *Crescimento industrial, políticas governamentais e organização da burguesia: o Rio de Janeiro de 1844 a 1914* In: Revista Rio de Janeiro, v. 1 nº 3. Niterói: mai/ago 1986. Eduff., p. 57

popular divertimento da população na época, e relacionado ao encilhamento dos cavalos antes da corrida, quando se intensifica o movimento das apostas. Na ocasião, as negociações feitas a céu aberto na esquina da rua da Alfândega com Candelária, são caracterizadas pela exigüidade do espaço, clima agitado, ambiente de risco, perspectivas de lucros, prejuízos e excitação. A correria e barulheira dos personagens não deixam de guardar semelhança com o que ocorre na área de encilhamento das corridas de cavalo.¹⁰⁸

A debacle financeira provocada pelo Encilhamento torna frágil a posição de Rui Barbosa, inclusive junto a seus colegas de ministério. Como exemplo, Campos Salles, ministro da Justiça, que é contra às medidas financeiras adotadas por seu colega da Fazenda, afirma que elas são tomadas sem o conhecimento de outros ministros, mas que Rui conta, para aplicá-las, com o apoio de Deodoro, sobre o qual tem grande influência¹⁰⁹.

Para os opositores de Rui Barbosa ele é o grande responsável pelo Encilhamento, embora o visconde de Ouro Preto, também adversário do ministro, reconheça que o início dessa política ocorre antes da República quando, a partir de recursos externos, são concedidos empréstimos aos lavradores. Esses créditos objetivam o ressarcimento do setor agrícola pelos prejuízos causados pela abolição da escravatura, o que estimula a criação de instituições de crédito, eleva o valor das ações e proporciona grandes lucros.¹¹⁰

O descontrole provocado pelo Encilhamento e o crescimento político do Partido Republicano Paulista (PRP), tornam insustentável a manutenção de Rui Barbosa como ministro da Fazenda e, assim, esses acontecimentos forçam a renúncia de Rui em 21 de janeiro de 1891. Passa, então, a ocupar o cargo Tristão de Alencar Araripe que, sem conseguir reorganizar a economia dos efeitos do Encilhamento, sai do ministério em julho, sendo sucedido por Henrique Pereira de Lucena, o barão de Lucena, figura caracterizada como de posições oriundas do Império, e que permanece no cargo até a renúncia de Deodoro, em novembro. Apesar da troca de ministros, a economia não se recupera.

¹⁰⁸ CARVALHO, Ney. *O Encilhamento: anatomia de uma bolha brasileira*. Rio de Janeiro: Comissão Nacional de Bolsas; São Paulo: Bovespa, 2004, p. 22. Também sobre o Encilhamento Cf. FRANCO, Gustavo. *A Década Republicana: o Brasil e a economia internacional (1888-1900)*. Rio de Janeiro: IPEA, 1991; LEVY, Maria Bárbara. Encilhamento. In: NEUHAUS, Paulo (org.). *A Economia Brasileira*. Rio de Janeiro: Campus, 1980. TANNURI, Luiz Antonio. *O encilhamento*, Campinas: HUCITEC, 1981.

¹⁰⁹ MARCONDES, Ayrton. *Campos Salles: uma investigação na República Velha*. Bauru-SP: EDUSC, 2001, p. 189.

¹¹⁰ LIMA, Heitor Ferreira. *Industrialistas brasileiros: Mauá, Rui Barbosa, Roberto Simonsen*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976a, p.130.

Em meio a essa movimentação na economia, os Lages formam a Companhia Nacional de Navegação Costeira.

A formação da Companhia Nacional de Navegação Costeira

Em 7 de fevereiro de 1891, Antonio Martins Lage Filho promove, na sede da Empresa de Obras Públicas do Brasil¹¹¹, a realização da assembléia de fundação da mais importante empresa da família Lage, a Companhia Nacional de Navegação Costeira. Diversos são os fatores que favorecem, naquele momento, a formação da Companhia, como a importância da navegação de cabotagem¹¹², o início mais efetivo do processo de industrialização do Brasil, a legislação sobre sociedades anônimas e, principalmente, a Constituição de 1891.

Em primeiro lugar, no Brasil, a navegação de cabotagem é o principal meio de ligação entre as regiões econômicas situadas junto ao vasto litoral, sendo complementada pelas linhas fluviais e principalmente as ferroviárias, que ligam os portos ao interior. A importância da cabotagem no país pode ser creditada principalmente aos fatores geográficos, como a extensa costa, poucos rios navegáveis e limitações de vias para o interior devido às serras.¹¹³ Além disso, o início mais efetivo do processo de industrialização no Brasil é, também, outro ponto que favorece as empresas de navegação, pois, embora ainda de forma tímida, as primeiras indústrias estabelecidas provocam o crescimento da população urbana nas cidades, surgindo então a necessidade do intercâmbio de mercadorias entre as regiões brasileiras.¹¹⁴ Como terceiro ponto a ser mencionado, tem-se o já citado decreto nº 164, cujo teor facilita a formação de sociedades anônimas.

Incorporando-se aos três aspectos citados anteriormente, cabe destacar a influência do movimento industrial nacionalista na elaboração dos artigos da Constituição promulgada em 24 de fevereiro de 1891, e que fica evidenciado no parágrafo único, do artigo 13, daquele instrumento legal, onde é estabelecido que a navegação de cabotagem passa a ser feita por navios

¹¹¹Localizada na rua do Hospício, 60. Rua do Hospício atual Buenos Aires. Hospício – português antigo significa albergue, hospital. BRASIL, Gerson. *História das Ruas do Rio: e da sua liderança na história política do Brasil*. RJ: Lacerda Ed., 2000, p. 53.

¹¹² Grande cabotagem: navegação entre dois ou mais Estados da República; pequena cabotagem: navegação dentro dos limites da costa marítima de cada Estado. SENNA, Nelson de. *Pela marinha mercante brasileira: discurso proferido na Câmara Federal em sessão de 19 de agosto de 1926*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926, p.5.

¹¹³VILLELA, Aníbal Mendonça; SUZIGAN, Wilson. *Política do governo e crescimento da economia brasileira 1889-1945*. Brasília: IPEA, 2001, p. 393;394.

¹¹⁴CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980, p. 262.

nacionais¹¹⁵ retomando, assim, o privilégio existente até 1862, quando o comércio marítimo torna-se livre para embarcações estrangeiras e, a partir daí, gradativamente, a cabotagem nacional começa a declinar.¹¹⁶

Vale lembrar que, na ocasião, o investimento em infra-estrutura e o controle dos serviços são dominados, principalmente, por investidores e firmas de capital inglês, tendo, na maioria das situações, o rendimento garantido pelo governo brasileiro que, em contrapartida, promove o controle das tarifas. As empresas de navegação não fogem a essa regra, o que facilita ao comércio de importação e exportação feito por firmas britânicas, pois ao levar os produtos brasileiros para o exterior aproveitam para trazer os manufaturados da Inglaterra.

Tendo como incorporadores Antonio Martins Lage Filho, representando a Lage Irmãos, e o comendador Luiz Augusto Ferreira de Almeida, a Companhia Nacional de Navegação Costeira é formada com capital de 5.000 contos de réis, dividido em 25.000 ações de 200 mil réis cada uma, e conta com a seguinte composição societária: Lage Irmãos 17.500 ações; Antonio Martins Lage Filho, 2.000; Manuel Buarque de Macedo, 2.000; Luiz Augusto Ferreira de Almeida, 650; Theodoro Duvivier, 625; Otto Simon, 625; Gaffrée & Guinle, 500; Buarque & Cia., 500; além de outras 600 ações distribuídas de forma desigual entre mais quatro sócios.¹¹⁷

Analisando-se a constituição do capital da Costeira, vale observar a capacidade de investimento da Lage Irmãos, responsável pelo aporte de 3.500 contos de réis, sendo que destes, 2.000 contos de réis correspondem a quatro vapores adquiridos da Norton & Megaw, em janeiro de 1891. Também verifica-se que predomina a composição familiar, com a maioria das ações pertencendo à família Lage, que tem a posse de 78 % das ações da Companhia, através da Lage Irmãos e da própria participação de Antonio Martins Lage Filho.

Segundo Warren Dean, esse tipo de formação societária é comum na ocasião e que, normalmente, é proveniente da falta de investimento direto do governo e da ausência de fontes de capital. Além disto, apesar de inúmeras firmas serem sociedades anônimas, quase nenhuma

¹¹⁵ Em termos gerais, para ser considerado nacional é preciso que: um navio seja propriedade de cidadão brasileiro, ou de sociedade ou empresa com sede no território da República, gerenciada exclusivamente por cidadão brasileiro; tenha 2/3 de equipagem (pessoal) formados por brasileiros; e tenha capitão ou mestre brasileiro. SENNA, op.cit., p.6.

¹¹⁶ COSTA, Affonso. *A Marinha Mercante: o problema da atualidade*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917, p. 22.

¹¹⁷ Ata de fundação e estatuto da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Fundo Junta Comercial, livro 53, registro 1.307. Acervo do Arquivo Nacional.

distribui mais que umas poucas ações fora da família¹¹⁸. Sobre a questão, Sérgio Gonçalves afirma que a empresa familiar nunca será culturalmente uma sociedade anônima, pois, caso se torne uma sociedade de capitais, deixa de ter a característica familiar, pois a família compõe-se sempre com pessoas e não com capitais.¹¹⁹

Quanto à origem do capital da Costeira, antes de analisá-la especificamente, vale conhecer como Warren Dean e Wilson Cano avaliam o surgimento dos recursos para o início do processo de industrialização do Brasil. Para Dean, sem desconsiderar a participação da cafeicultura paulista no desenvolvimento industrial brasileiro, muitas empresas são criadas a partir dos capitais oriundos das atividades de importação.¹²⁰ Por outro lado, Wilson Cano, ao contrário de Warren Dean, considera que efetivamente o capital cafeeiro é que promove a primeira expansão industrial, tanto de forma direta como indireta, embora o próprio autor ressalte que não despreza as evidências históricas apresentadas por Dean.¹²¹

A partir dessas duas vertentes, devidamente relativizadas, e observando-se a origem do capital de industriais como Guisepe Martinelli, Francisco Matarazzo e, ainda, da família Lage, a tendência é de considerar-se como mais perto da realidade as conclusões de Warren Dean, quando afirma que os recursos iniciais da industrialização são oriundos da atividade de importação, isto porque, no início dos negócios, Martinelli traz para o Brasil produtos italianos; Matarazzo, por sua vez, importa alimentos, especialmente banha e farinha; e os Lage, conforme já demonstrado, começam as atividades comercializando, principalmente, o carvão mineral adquirido do exterior.

Outro aspecto importante na formação da Costeira é a presença, na composição do capital social da Companhia, de engenheiros e importantes empresários já estabelecidos, como Candido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, concessionários do Portode Santos e sócios e conselheiros da Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil; Otto Simon e Theodoro Duvivier, loteadores de Copacabana e sócios da Empresa de Obras Públicas do Brasil, importante empresa incorporadora de empresas no Encilhamento; e Manuel Buarque de Macedo e Raymundo de

¹¹⁸ DEAN, Warren. A Industrialização durante a República Velha. In: CARDOSO, Fernando Henrique et al. *O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 274.

¹¹⁹ GONÇALVES, Sérgio de Castro. *Patrimônio, família, empresa: um estudo sobre a transformação no mundo da economia empresarial*. São Paulo: Negócio Editora, 2000., 253

¹²⁰ DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1971, p. 26-28.

¹²¹ CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: T.A. Queiroz Editor, 1981, p. 129.

Castro Maya, sócios da Buarque & Maya, grande empório de fornecimento como máquinas de escrever e, também, fundadores da Empresa de Obras.

Essa participação de profissionais da engenharia na formação da Costeira, exemplifica bem a observação de Ney Carvalho, quando afirma que se os militares ascendem ao poder político com a instalação do regime republicano, o período do Encilhamento, por sua vez, guinda em grande parte jovens engenheiros a postos de mando na economia e nos negócios privados, tendo como destaque Paulo de Frontin, principal sócio da Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil.¹²²

Conforme já abordado neste capítulo, por ocasião da fundação da Costeira predomina no transporte marítimo os navios pertencentes a companhias estrangeiras, especialmente inglesas. Das nacionais, na ocasião, a mais importante empresa de navegação é o Lloyd Brasileiro, fundada em 1890, pela fusão de companhias subsidiadas pelo governo. Desde a criação, o controle do Lloyd transita ora em mãos do segmento privado ora do setor público. Vale ressaltar que Buarque de Macedo chega a ter o comando da Companhia, transformando-a na Seção de Navegação da Empresa de Obras Públicas do Brasil.¹²³

Embora não possua o apoio oficial destinado ao Lloyd Brasileiro, como subvenções, empréstimos e isenções de tributos, a Companhia Nacional de Navegação Costeira ocupa rapidamente lugar de destaque na cabotagem brasileira, chegando a superar o próprio Lloyd em qualidade e pontualidade do serviço.

Retornando-se à fundação da Costeira, esta é criada com a finalidade de prestar serviços de navegação entre o Portodo Rio de Janeiro e os demais do Sul do Brasil, bem como os do Rio da Prata. Como primeiro presidente é eleito Luiz Augusto Ferreira de Almeida, e os acionistas elegem ainda, como diretor-gerente, Antonio Martins Lage Filho, e, como diretor-secretário, Hugh H. Brooder. A sede da Companhia funciona na rua Primeiro de Março, 49. Por não possuir armazém próprio para cargas, a Costeira utiliza os serviços do trapiche Silvino, localizado junto ao porto.

¹²² CARVALHO, op. cit., p. 127;128. André Gustavo Paulo de Frontin. Nascido no Rio de Janeiro em 1860. Engenheiro durante a reforma passos foi chefe da comissão da construção da Avenida central Criador da Empresa Industrial Melhoramentos do Brasil, dirigiu a Central do Brasil em dois períodos: entre novembro de 1896 e setembro de 1897; e entre janeiro de 1910 e novembro de 1914. Prefeito do Distrito Federal entre janeiro e julho de 1919 foi também deputado e senador. Faleceu em 1933.

¹²³ Para mais informações sobre a trajetória societária do Lloyd Brasileiro. Cf.: GUIMARÃES, José Celso de Macedo Soares. *Marinha Mercante*. In: *História Naval Brasileira*. v.5, t.II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha-Serviço de documentação Geral da Marinha, 1985, p.236-245

No próprio dia da fundação, ao meio dia de um sábado chuvoso, o paquete Itapeva, tendo no mastro a bandeira com a cruz-de-malta, símbolo da empresa, zarpa do Rio de Janeiro com destino a PortoAlegre, com escalas nos portos de Paranaguá, Antonina, Desterro, atual Florianópolis, Rio Grande e Pelotas. Inicia-se, assim, a primeira viagem de um navio da Costeira que, apesar de ter sido criada à época do movimento especulativo, ultrapassa a turbulência financeira daquele período e se constitui uma das mais respeitáveis empresas de navegação do Brasil.

Os primeiros anos da Costeira (1891-1894)

Como já visto, no campo econômico, o ano de 1891 é conturbado em função, principalmente, dos efeitos do chamado Encilhamento. Na esfera política, a ocasião não é menos conflituosa, com enfrentamentos entre os vários grupos que disputam o poder. Fragilizado no comando do país, o marechal Deodoro convoca o monarquista barão de Lucena para organizar o novo ministério, no entanto, essa atitude não arrefece os ânimos. Devido à forte oposição do Legislativo, Deodoro toma medidas drásticas e, em 3 de novembro de 1891, dissolve o Congresso e decreta o estado de sítio. Conhecido como o “Golpe do Lucena”, o episódio acarreta violenta reação de setores militares e civis, principalmente da Armada, comandada por Custódio de Melo. Em decorrência, em 23 de novembro de 1891, ocorre a renúncia de Deodoro e assume a Presidência o vice Floriano Peixoto.

Mesmo com a mudança no comando do país, os conflitos não arrefecem. A oposição considera inconstitucional o governo Floriano Peixoto, em função do artigo 42 da Constituição que prevê nova eleição, caso haja a vacância do cargo de presidente antes de dois anos. Entretanto, para permanecer no poder, Floriano desconhece esse artigo e baseia-se nas disposições transitórias, onde está estabelecido a eleição indireta e que, na renúncia do presidente, assume o vice. O Congresso, baseado na interpretação de Floriano, confirma a gestão do marechal em 3 de maio de 1892, fato este que mantém acesa a agitação oposicionista, levando inclusive à eclosão, em 1893, da Revolta da Armada.

Com relação à Costeira, os primeiros anos são marcados pela prosperidade. Tendo iniciado as suas atividades com quatro vapores adquiridos da Norton & Megaw: Cabral, Cavour, Chatam e Canning, posteriormente denominados respectivamente Itabira, Itatiaya, Itaúna e Itapeva, logo em seguida amplia o material flutuante através da compra, em 31 de março de 1891 do vapor Antoinelle, da Companhia Brazil Oriental e Diques Flutuantes, que passa a denominar-

se Itacolomy, e, em maio deste mesmo ano, o Barão de São Diogo, posteriormente denominado Itamby.

Além desses vapores usados, adquiridos de outras empresas, a Costeira traz durante o primeiro ano de vida dois novos vapores da Europa, mais precisamente da Inglaterra, denominados Itaqui e Itapoan, que chegam ao Rio de Janeiro respectivamente nos dias 7 e 22 de dezembro. Começa, então, a ser formada a mais conhecida frota da marinha mercante brasileira, a dos famosos Itas, que durante anos ligaram os portos brasileiros levando passageiros e cargas. Sobre o porquê da utilização da palavra Ita - que em tupi significa pedra - no início da denominação de cada navio, apesar de não ser oficial, a explicação mais plausível é que seja em função da similaridade entre pedra e o sobrenome da família, Lage.

No ano seguinte, em 1892, logo nos primeiros meses, mais dois vapores chegam dos estaleiros ingleses, o Itaóca e o Itaipu. Estes vapores passam, então, a fazer, em 50 horas, a linha expressa direta entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul. Ainda nesse ano, são comprados da Companhia de Salinas Mossoró-Assú, empresa que atua no mercado salineiro do Rio Grande do Norte, os vapores Mossoró e Upanema, que passam a denominar-se Itatiba e Itanema. Portanto, com apenas dezoito meses de vida, a Costeira passa de quatro para doze vapores, com o crescimento do valor do material flutuante de 2.500 contos de réis para cerca de 5.403 contos de réis, triplicando, assim, o número de navios e mais que dobrando a aplicação financeira em embarcações.

Com essa frota, a Costeira atende a duas linhas. A Sul, com paradas nos portos de Paranaguá, Antonina, Desterro, Rio Grande, Pelotas e PortoAlegre, e a linha para Imbetiba¹²⁴, voltada para o transporte de cargas vindas do interior do Estado do Rio pela Estrada de Ferro da Leopoldina.

Nesses primeiros anos de vida surgem mudanças na gestão da Companhia, com a saída temporária para a Europa do presidente Luiz Augusto Ferreira de Almeida, e a assunção de Alfredo Augusto de Almeida como presidente interino. Além disto, os membros eleitos para o conselho fiscal deixam de ser acionistas e, por isto, resignam dos respectivos cargos, fazendo com que a diretoria peça à Junta Comercial a nomeação de outros conselheiros. No âmbito financeiro, os resultados apresentam lucro nos primeiros vinte e dois meses de existência, com

¹²⁴ Portolocalizado no atual município de Macaé, no Estado do Rio de Janeiro. A linha faz parte de um contrato da Lage Irmãos com a Companhia Geral de Estrada de Ferro, sucessora da Companhia Macaé e Campos, e repassado à Costeira.

saldo líquido de aproximadamente 448 contos de réis, não sendo superior em face das despesas com novos vapores. Apesar do bom desempenho das finanças da Companhia, a diretoria resolve não distribuir dividendo, preferindo acumular recursos para novos investimentos.

Os vapores adquiridos nos anos anteriores permitem que, em 1893, a Costeira estenda a linha de navegação até Pernambuco, ligando o litoral brasileiro de norte a sul com o seguinte itinerário: Pernambuco, Maceió, Aracajú, Bahia, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Desterro, Rio Grande, Pelotas e PortoAlegre e vice-versa. Além disto, a Companhia passa a utilizar, além do trapiche Silvino, outros locais para recebimento de carga, como os trapiches Silva e Bastos, bem como a própria estação da empresa, situada à rua da Saúde, 114. Na esfera administrativa, deixa o cargo de diretor-presidente da Companhia o comendador Luiz Augusto Ferreira de Almeida, e assume, por aclamação, em 7 de junho, Alfredo Augusto de Almeida. Este, por sua vez, retira-se do cargo de principal mandatário em 1894, passando a Presidência a ser ocupada interinamente por Antonio Martins Lage Filho que, por sua vez, deixa vago o cargo de diretor-gerente.

O crescimento dos anos iniciais da Costeira sofre certa interrupção com a deflagração da Revolta da Armada. Insatisfeito pelas ações do governo de Floriano Peixoto, baseadas em um executivo forte e centralizador, considerando-as, inclusive, inconstitucionais, o ministro da Marinha Custódio José de Melo pede demissão em 28 de abril de 1893, e começa a conspiração que resulta, em 6 de setembro, na revolta que coloca o então Distrito Federal e o Estado do Rio em estado de tensão até 13 de março do ano seguinte.

Naquela oportunidade, diversos são os conflitos entre as forças revoltosas e legalistas na Baía de Guanabara e nas cidades do Rio de Janeiro e Niterói. Estas ações dificultam o comércio marítimo, com apreensões de mercadorias e impedimento da circulação normal de navios, nacionais e estrangeiros, causando, assim, problemas de abastecimento. Além disto, surge problemas com outros países que, preocupados com as suas embarcações, procuram interferir de forma direta ou indireta nos rumos do conflito.

Em razão dessa interferência, o Brasil rompe relações diplomáticas com Portugal e modifica um pouco o eixo das relações comerciais, passando da Inglaterra para os Estados Unidos, já que havia uma certa indisposição de Floriano com os ingleses, em função de comentários negativos de seu governo pela imprensa londrina, e também por considerar a Inglaterra, pela característica monárquica, simpática aos rebeldes.

Durante a revolta, Custódio de Melo recebe o apoio de Saldanha da Gama, monarquista, assim como parte da Marinha. Logo que adere ao movimento, Saldanha, em 7 de dezembro, lança manifesto, onde afirma que o momento autoriza a procura, pelas armas, repor o governo do Brasil onde estava a 15 de novembro de 1889. O manifesto repercute na sociedade, com os governistas dando conta da revolta como um movimento de retorno ao regime monárquico. Preocupado com a repercussão negativa, Saldanha da Gama torna público, em 20 de dezembro, outro manifesto, onde se diz defensor de uma “República Civil”.

No decorrer do conflito, Saldanha procura dificultar ainda mais o comércio, impedindo inclusive o abastecimento do carvão mineral, considerado contrabando e passível de captura. Diante disso, ocorre a ação naval dos EUA, que rompe o bloqueio e restabelece o regime normal das operações do comércio marítimo sendo, este ato, fundamental para a vitória de Floriano.¹²⁵

O final da revolta se dá quando Floriano Peixoto forma uma nova esquadra, composta por quatro cruzadores e seis torpedeiros. Com a chegada da força naval, Floriano inicia a ofensiva contra os revoltosos. Assim, em 13 de março, mal começa o fogo das baterias contra as Ilhas das Cobras e Villegaignon, chegam notícias sobre o abandono daquelas instalações por parte dos opositores. As forças legalistas recuperam o Aquidabã e, assim, se encerra a Revolta da Armada.¹²⁶

Importante ressaltar que a República correu grande perigo com o levante, mas não pela volta da monarquia, embora existisse a simpatia dos monarquistas pela revolta, mas pelo esfacelamento militar em virtude do rompimento entre o Exército e a Marinha. Na realidade, a monarquia não aparece na revolta nem com os seus homens, nem com a sua bandeira, nem com a sua dinastia, tudo se faz sob a república, em nome da república.¹²⁷ Quanto aos poderes militares, o fato é que a república se estabelece pela ação das duas armas, porém, tem o gerenciamento comandado apenas pelo Exército, o que causa certa insatisfação no interior da Armada.

¹²⁵ SOUZA, Angelita Matos. *Estado e dependência no Brasil 1889-1930*. São Paulo: Annablume, 2001, p. 78-81.

¹²⁶ CARNEIRO, Glauco. *História das revoluções brasileiras: da revolução da república a coluna prestes (1889/1927)*. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965, p. 72.

¹²⁷ NABUCO, Joaquim. *A intervenção estrangeira durante a revolta de 1893*. Brasília: Senado Federal, 2003, p. 133-138. Além dos autores citados, para maiores informações sobre a Revolta da Armada. Cf. SARTHOU, Carlos. *Passado e presente da baía da Guanabara (1565-1965)*. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos S.A., 1964; MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta da Armada*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1977; FREIRE, Felisbelo. *História da revolta de 6 de setembro de 1893*. Brasília: Editora UnB, 1982; FLORES, Elio Chaves. A consolidação da República: rebeliões de ordem e progresso. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1 Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

A Revolta da Armada afeta os negócios da Costeira. Como exemplo, encontram-se os episódios ocorridos em navios da Companhia, como a tentativa de ocupação do Barão de São Diogo e a destruição do Itaóca; os ataques às instalações da Ilha do Vianna; e as medidas administrativas oriundas do governo, como a incorporação à Armada do navio Itaipu, e o impedimento de utilização de vários vapores no período do conflito.

Com relação ao Barão de São Diogo, logo no início da revolta, em 5 de outubro, os insurretos tentam apoderar-se do navio, que se encontra atracado junto aos trapiches da Gamboa, porém, a intensa reação governista impede o intento dos revoltosos. O Itaóca, por sua vez, é destruído em 17 de dezembro no dique da ilha de Mocanguê Pequeno, em ação ordenada pelo governo temeroso da ocupação do vapor por parte dos inimigos.

Os ataques atingem, também, a Ilha do Vianna, que é bombardeada e ocupada por forças militares, sendo atingido o entreposto de mercadorias da Lage Irmãos. Em decorrência, são danificadas instalações e mercadorias, como consta do relato a seguir: “[...] assim como ficou o seu estabelecimento naval reduzido a ruínas por efeito de balas de fuzilaria e de canhões e por incêndios e pela ocupação da ilha, ora por forças legais ora pelos revoltosos, também os volumes depositados foram encontrados em desordem, alguns violados, outros danificados e muitos sem marca [...]”¹²⁸. Em função disso, a ilha fica interditada, sendo o uso comercial interrompido de setembro de 1893 a abril de 1894 causando, naturalmente, transtornos financeiros à família Lage. No entanto, esses percalços não impedem que, após a liberação da ilha pelas autoridades, os Lages dêem prosseguimento às atividades realizadas naquele local, inaugurando, inclusive, em 1895, as oficinas para reparos de navios.

Quanto ao Itaipu, em 9 de dezembro, quando aportado em PortoAlegre é incorporado pelo governo à esquadra legal, com o objetivo de ser utilizado como cruzador pela marinha de guerra. O navio fica à disposição do governo até fevereiro de 1894, sendo restituído à Costeira necessitando, porém, de grandes reparos para retornar às atividades de cabotagem. Visando obter ressarcimento dos prejuízos causados pela incorporação, a diretoria promove gestões junto aos órgãos governamentais, tendo o governo considerado a ocupação como fretamento, liquidando o valor indenizatório no ano de 1895. Embora o valor pago pelo Estado esteja abaixo das expectativas, a Companhia resolve aceitar, não recorrendo à justiça. No ano seguinte, o Itaipu é vendido ao governo, junto com o Itapeva.

¹²⁸ Relato constante de processo nº. 2658, p. 31. Caixa 369. Acervo do Arquivo Nacional.

Durante a revolta, vários navios são impedidos de navegar, alguns porque são aprisionados pelos rebeldes no Portodo Rio, como o Itaúna, Itatiba, Itacolomy e Itamby, e outros por determinação governamental, como o Itatiaya, Itapoan, Itaqui, Itapeva, Itabira e Itanema. Assim, os serviços da Costeira ficam praticamente paralisados até meados de 1894, sendo, inclusive, extinta a linha expressa para o Sul do país. Em decorrência, são grandes os prejuízos causados à Companhia pois, além de não gerar receita, os navios, mesmo sem utilização, necessitam de manutenção e guarda, ficando, assim, mantidas as despesas de pessoal e custeio.

Analisando-se o desempenho da Costeira em seus primeiros anos de vida, pode-se observar o rápido crescimento da Companhia, investindo maciçamente na aquisição de navios, deixando inclusive de distribuir dividendo. Este fato demonstra a confiança dos acionistas no setor de cabotagem, principalmente com relação ao regime de privilégio para os navios nacionais previsto no texto constitucional.

Por outro lado, cabe observar a fragilidade do setor de navegação com relação aos conflitos bélicos, visto a quase completa paralisação dos serviços da Costeira e a interferência governamental no material flutuante da Companhia durante a Revolta da Armada. A utilização de embarcações mercantes pela esquadra é abordada por Say, ao afirmar que a arte de navegação que serve ao comércio serve também à guerra, e que a nação, se necessário, pode encontrar maior número de marinheiros para manobrar os navios do Estado, assim, os aspectos militares e políticos se confundem com as questões industriais e comerciais.¹²⁹

A Costeira e as relações entre o Estado e a indústria.

Além do término da Revolta da Armada, o ano de 1894 é marcado, também, por uma forte recessão econômica na Europa e nos Estados Unidos, acarretando a queda dos preços do café, principal produto de exportação brasileiro. Com isto, a capacidade de importação diminui, e como a principal fonte de arrecadação do Estado é a renda alfandegária, a receita declina e o país fica com dificuldades para honrar os compromissos com os credores externos. Em decorrência, os créditos são suspensos e, para continuar a promover aporte de recursos no Brasil, o capital financeiro internacional exige que as finanças públicas sejam saneadas.¹³⁰

¹²⁹ SAY, Jean-Baptiste. *Tratado de economia política*. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p. 108.

¹³⁰ PERISSINOTTO, Renato M. *Classes dominantes e hegemonia na república velha*. Campinas-SP: UNICAMP, 1994, p. 62.

É nessa conjuntura que, sucedendo a Floriano Peixoto, assume a Presidência Prudente José de Moraes e Barros. Durante toda a gestão, entre 1894 e 1898, Prudente fica envolvido com problemas na economia em função, ainda, do Encilhamento, e também em virtude do panorama internacional desfavorável ao Brasil. Como se não bastasse o problema econômico, na esfera política o presidente convive com antagonismos oriundos ainda dos conflitos ocorridos durante o mandato de Floriano.

Para combater os efeitos do Encilhamento, Prudente adota medidas de contenção de despesas que visam reduzir os déficits orçamentários do governo e a promover o controle da oferta de moeda. Além disso, como a desvalorização cambial inibe a importação e, em consequência, reduz a receita oriunda das tarifas alfandegárias, o governo é obrigado, para recuperá-la, a impor sobretaxas. Outro problema na economia é o da queda do preço do café, que reduz as exportações e, com isto, as divisas tornam-se escassas, o que agrava as dificuldades para o pagamento da dívida externa.¹³¹

No governo de Prudente, outra medida oficial tomada para elevar os rendimentos governamentais é a da incidência de impostos sobre produtos populares, chamados também de imposto de consumo ou imposto direto. Posteriormente, no governo Campos Salles a prática continua, sendo inclusive acrescentados novos produtos. Os governos seguintes também se utilizam desse expediente para aumentar a arrecadação, assim, é elevado o nível de reclamação causado pela incidência crescente desse tributo, tanto por parte da população como, também, pelos representantes do empresariado, como o Centro Industrial do Brasil (CIB), que freqüentemente se coloca contra aquele imposto.¹³²

Sobre o protecionismo estatal, questão também defendida pelo CIB, vale destacar a observação de Maria Antonieta Leopoldi, que considera esta questão intimamente ligada à situação cambial, isto porque, na medida que o câmbio oscila, surge a necessidade do setor importador de receber proteção tarifária. Outra observação de Leopoldi é com relação às campanhas industrialistas, que surgem na medida que a indústria se firma no Distrito Federal, e

¹³¹ VILLELA; SUZIGAN, 2001, op. cit., p. 22;24.

¹³² O Centro Industrial do Brasil (CIB), é oriundo da fusão, em 15 de agosto de 1904, da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e do Centro Industrial de Fiação e Tecelagem de Algodão. Em 1931 torna-se Federação Industrial do Rio de Janeiro, e em 1941 passa para Centro Industrial do Rio de Janeiro. Sobre o CIB. Cf. CARONE, Edgard. *O Centro Industrial do Rio de Janeiro: e a sua importante participação na economia nacional (1827-1977)*. Rio de Janeiro: CIRJ/Cádetra, 1978; VON DER WEID, Elisabeth et. al. *Apontamentos para a História do Centro Industrial do Rio de Janeiro*: Gráfica Portinho, 1977. LEOPOLDI, 1986, op.cit.

que defendem impostos protetores sobre as importações, créditos à indústria, isenções de taxas para importação de maquinário e matéria-prima, e outros benefícios.¹³³

Na ocasião, o apoio oficial ao setor industrial é questionado principalmente pelo então ministro de Indústria, Viação e Obras Públicas, e mais tarde ministro da Fazenda de Campos Salles, Joaquim Duarte Murtinho. Para Murtinho, o processo de industrialização no Brasil é baseado na proteção de indústrias não viáveis, de alto custo, tornando-se altamente dependentes do apoio governamental e, assim, na opinião do ministro, parasitárias.

Chamadas de artificiais, as indústrias que necessitam de atitudes protecionistas são especialmente àquelas que consomem matérias-primas importadas. Para Murtinho, em função disso, embora possuam custos de produção mais elevados, essas organizações conseguem concorrer com os produtos estrangeiros mais baratos. Assim, Joaquim Murtinho considera que o investimento governamental naquelas organizações representa desperdício da fortuna nacional, e que ainda prejudica o consumidor, visto que este paga o imposto para que elas se mantenham.¹³⁴ Portanto, o pensamento liberal de Murtinho defende que o setor industrial brasileiro se desenvolva sem a intervenção direta do Estado.

O posicionamento de Murtinho é contestado por Roberto Simonsen, que se opõe aos que consideram que as chamadas indústrias artificiais não contribuem para o enriquecimento do Brasil, e que são as responsáveis pelo encarecimento da vida da população. Com relação à primeira questão, para Simonsen, não há país no mundo que seja auto-suficiente em matéria-prima para a sua indústria, e mesmo assim esta concorre com grande parte do valor do produto, que é a mão-de-obra nacional. No segundo caso, Roberto Simonsen afirma que a responsabilidade não é da indústria, mas sim das elevadas tarifas alfandegárias.¹³⁵ Simonsen alerta que as indústrias pesadas e de base não se formam, com facilidade, sem a existência de capitais suficientes e sem a adoção de uma política econômica governamental definida e segura, dentro da qual estejam claramente delineadas as normas da política industrial.¹³⁶

Analisando-se os aspectos apresentados por Murtinho e Simonsen a respeito da chamada indústria artificial, cabe observar que, na ocasião, a construção naval pode ser enquadrada desta

¹³³ LEOPOLDI, 1986, op. cit., p. 67

¹³⁴ MARCONDES, Ayrton. Campos Salles: uma investigação na República. Bauru: EDUSC, 2001. p. 369-370

¹³⁵ SIMONSEN, Roberto C. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Editora da USP, 1973, p. 57;58. Também sobre a obra e pensamento de Simonsen. Cf.: LIMA, 1976a. MAZA, Fábio. *O idealismo prático de Roberto Simonsen: ciência, tecnologia e indústria na construção da nação*. São Paulo: Instituto Roberto Simonsen, 2004.

¹³⁶ SIMONSEN, 1973, op.cit., p. 30.

forma, visto que praticamente só realiza no país a montagem dos componentes. No entanto, não deve ser colocada na condição de parasitária, conforme considera Murtinho, visto que, ratificando o posicionamento de Simonsen, muitas empresas que atuam no setor depositam no país, através da mão-de-obra, grande parte do valor produzido.

Também a partir do posicionamento de Joaquim Murtinho e das considerações de Roberto Simonsen, vale abrir um espaço neste trabalho para abordar questões relativas às relações entre o Estado e a iniciativa privada, visto ser inegável que o poder público é um importante elemento financiador do desenvolvimento, principalmente do setor industrial.

Para isso, utiliza-se principalmente a opinião de autores como Fernando Henrique Cardoso, Ralph Miliband, Heitor Lima e Bresser Pereira, que tratam sobre a conveniência ou não do apoio do Estado à indústria; a forma que essa ajuda deve ser feita e para qual tipo de segmento econômico; e como o empresariado encara a intervenção e o controle estatal.

Inicia-se, assim, com a questão envolvendo o apoio financeiro estatal ao setor industrial. Para isto, recorre-se preliminarmente a Fernando Henrique Cardoso, que afirma que, para a iniciativa privada se lançar à proeza do desenvolvimento é preciso que haja o apoio maciço de recursos externos de capital ou, então, que o Estado carregue a poupança nacional e canalize as energias criadoras da nação para a iniciativa privada¹³⁷. Na linha do pensamento de Cardoso, Miliband ressalta que a empresa capitalista depende em grau cada vez maior das concessões e do apoio direto do Estado, e só pode preservar seu caráter “privado” à base desse apoio público¹³⁸.

Quanto para qual tipo de segmento industrial deve ser canalizado o auxílio governamental, observa-se que, para a aplicação da política nacionalista em nações subdesenvolvidas é fundamental a participação do Estado, especialmente nos setores de indústrias de base e na infra-estrutura, em função da limitação da capacidade de inversões da iniciativa privada. No entanto, de acordo com Heitor Lima, a interferência do Estado não significa, necessariamente, a estatização das atividades, mas uma direção geral normativa.¹³⁹

Cabe lembrar que as relações entre o empresariado e o Estado são, normalmente, marcadas por períodos de aproximação e outros de afastamento. Segundo Cardoso, os empresários buscam influir nas decisões governamentais, visando a obtenção de vantagens que

¹³⁷ CARDOSO, Fernando Henrique. *Empresário industrial e desenvolvimento econômico no Brasil*. São Paulo: DIFEL, 1972, p.89;90.

¹³⁸ MILIBAND, Ralph. *O estado na sociedade capitalista*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972, p.100..

¹³⁹ LIMA, 1976, op. cit., p.80.

permitam o desenvolvimento de suas organizações, principalmente através da atuação política, seja ela de forma direta ou indireta.¹⁴⁰ No entanto, embora seja verdade que os homens de negócio possuem poder de influência política, não é menos verdadeiro que os empresários são extremamente dependentes das ações governamentais. Por outro lado, para Miliband, a crença dos governos de que o interesse nacional está ligado à vitalidade e à força da empresa capitalista, faz com que os governantes naturalmente ajudem os empreendimentos e, também, o empresariado.¹⁴¹

Quanto à intervenção estatal, segundo Bresser Pereira, é preciso considerar que deve-se à participação do Estado o progresso da industrialização no Brasil, e que, durante todo o processo do crescimento industrial, a maioria dos empresários apóia a intervenção estatal na economia mantendo, no entanto, uma posição de cautela e moderando o grau de atuação do setor público. Segundo o autor, o aval do setor privado se dá principalmente quando os investimentos, a política cambial e o protecionismo tarifário estão de acordo com os interesses da iniciativa privada. Para Bresser, um determinado grau de intervenção do Estado na economia, especialmente com investimentos nas chamadas indústrias de base, não cria embaraços ao desenvolvimento capitalista, ao contrário, é condição para que este se efetive.¹⁴² Também Miliband não vê nenhum problema em tal intervenção, ao contrário, considera que ao ajudar a empresa capitalista a prosperar, os governos estão realmente desempenhando o seu apregoado papel de guardiões do bem de todos.¹⁴³

Ainda sobre a participação do Estado, esta é primordial para o incremento do setor industrial, em especial, nas organizações que atuam no segmento de infra-estrutura. Essa questão pode ser observada no decorrer do presente trabalho, visto o estreito relacionamento existente entre as medidas adotadas pelos diversos governos e praticadas das mais variadas formas, com o desenvolvimento empresarial das atividades das empresas formadas pelos membros da família Lage.

Exemplificando, na navegação, a Companhia Costeira, para cobrir os diversos portos do território nacional, necessita da subvenção e outros favores governamentais; na construção naval, os estaleiros da Ilha do Vianna dependem de encomendas e crédito; o setor carbonífero, por sua

¹⁴⁰ CARDOSO, 1972, op. cit., p.158.

¹⁴¹ MILIBAND, op.cit., p. 97;98

¹⁴² PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. *Empresários e administradores no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1974, p.217

¹⁴³ MILIBAND, op. cit., p.96.

vez, necessita de investimentos para a melhoria de qualidade, ações de estímulo à utilização, além de investimentos em transporte para escoar a produção; e o ferro, depende de incentivos à siderurgia para a montagem e funcionamento de usinas.

Porém, cabe ressaltar, que nem sempre os incentivos governamentais estabelecidos pelas autoridades são aplicados dentro do prazo esperado pelos empresários. Como exemplo disso, está o já citado artigo 13 do texto constitucional, onde está determinado que a navegação de cabotagem passa a ser feita por navios nacionais. Apesar de promulgado em 1891, o artigo necessita de regulamentação para entrar em funcionamento, o que só é efetivado cinco anos mais tarde, ou seja, em 1896.

A regulamentação da lei de cabotagem.

Durante esse período, ou seja, entre a promulgação da Constituição, em 1891, e a regulamentação da lei de cabotagem, em 1896, uma série de instrumentos legais estabelece prazo para a implantação dos favores previstos constitucionalmente, como a lei nº 123, de 11 de novembro de 1892, que define o modo de atuar da navegação de cabotagem, mas com validade somente após dois anos da sua sanção. Posteriormente, em 5 de dezembro de 1894, o decreto nº 227-A prorroga, por mais dois anos, o prazo para que os proprietários dos navios empregados da cabotagem, nacionais e estrangeiros, se ajustem à legislação vigente.¹⁴⁴

Enquanto isso, a diretoria da Costeira, na expectativa da nova legislação, investe em material flutuante e, ao mesmo tempo, cria novos serviços de passageiros e cargas, utilizando-se, para isto, recursos dos Fundos de Seguro e de Reserva. Assim, em 6 de fevereiro de 1895, a Costeira adquire o ativo da liquidação forçada da Companhia Brazil Oriental e Diques Flutuantes, composto de quatro vapores e outros bens e direitos. Sobre os vapores, foram incorporados ao patrimônio da Companhia o Ondina, Guanabara, Tramandahy e Curitiba, que passam a ser chamados, respectivamente, de Itaipava, Itapacy, Itaperuna e Itaituba.¹⁴⁵ Por esse acontecimento, confirma-se uma prática da diretoria da Costeira para a composição do material flutuante, a da aquisição de vapores pertencentes a empresas que se encontram em dificuldades financeiras.

Com a ampliação da quantidade de embarcações é criada a linha mista entre Rio de Janeiro e Porto Alegre, com escalas em Paranaguá, Desterro, Rio Grande e Pelotas, procurando,

¹⁴⁴ COSTA, Affonso. op. cit., p. 24.

¹⁴⁵ Escritura de cessão de transferência, 7ª pretoria, processo 1573, p. 17-24. Caixa 1903. Acervo do Arquivo Nacional

assim, preencher a lacuna proveniente da cessação da linha de expressos. Outras medidas também são propostas pela diretoria da Costeira em função da nova lei de cabotagem, como a alteração dos estatutos e o aumento do capital da Companhia de 5.000 contos de réis para 10.000 contos de réis, com o objetivo de reforçar o material flutuante.

Com relação ao aumento do capital a proposta não se concretiza, visto as condições da economia brasileira, que inviabiliza, naquele momento, o aporte financeiro na Companhia por parte dos acionistas. As dificuldades econômicas do período refletem, também, na nova estrutura da Companhia, justificando a redução do número de diretores de três para apenas dois, com a extinção do cargo de diretor-gerente que, na oportunidade, encontra-se vago. Assim, em 2 de dezembro de 1895, são eleitos, como presidente Antonio Martins Lage Filho; e como diretor-secretário Luiz Pereira Ferreira de Faro.

A demora da regulamentação da lei de cabotagem gera insatisfação junto à direção da Costeira, como demonstrado na explanação de Antonio Martins Lage Filho :

[...]Assim convém que, evitando os riscos de comprometimentos sem dúvida inoportunos, concentremos por ora os nossos esforços em manter e melhorar aquilo que tenhamos aparelhado para a nova ordem de coisas, certos de que seria instituído o ano passado, porquanto a nós, homens de boa fé, alheios as transcendências e obscuridades da política, não podia ocorrer que ela houvesse de ser adiada, como foi, infringindo-se o preceito constitucional e a lei, que o regulou [...]¹⁴⁶

Finalmente, o decreto nº 2.304, de 2 de julho de 1896, aprova o regulamento para a execução da lei de cabotagem. Assim, esse tipo de navegação passa a ser feita em todo o país por embarcações nacionais ou estrangeiras devidamente nacionalizadas.¹⁴⁷

Apesar de favorecer à cabotagem brasileira, a legislação sobre a marinha mercante não é uma unanimidade entre os setores produtivos nacionais, sendo, inclusive, considerada pelo comércio e outros segmentos, como a responsável pela elevação dos preços devido ao aumento dos fretes. Por outro lado, as áreas ligadas ao empresariado marítimo defendem o estabelecido no instrumento constitucional, embora reconhecendo as tarifas elevadas, e propõem, como forma de redução do custo do transporte, a diminuição dos encargos governamentais.

¹⁴⁶ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral Ordinária de 2 de dezembro de 1895. *Jornal do Commercio*, ano 73, n. 339. Rio de Janeiro: sexta-feira, 6 de dezembro de 1895, p. 7.

¹⁴⁷ COSTA, Affonso. op. cit., p.24.

A respeito, a Liga Marítima¹⁴⁸ se pronuncia da seguinte forma:

A constituição não visa proteger as Companhias, mas atender aos altos interesses do País. Política e economicamente importantes. Política – por uma possível guerra com algum país pertencente a empresa estrangeira, ficaríamos nas mãos dos inimigos. Econômico – pela cobrança de fretes mínimos pelas companhias estrangeiras afastariam as nacionais. A Liga Marítima reconhece as tarifas elevadas mas pondera que o Governo pode reduzir os encargos com alfândegas, capitâneas, polícia, saúde pública e praticagem¹⁴⁹

Efetivamente, o valor das tarifas influencia os custos das empresas, tendo, segundo Bárbara Levy, o seu peso modificado de acordo com a importância desse item em cada setor. Exemplificando, no caso das matérias-primas, o nível de dependência de transporte e a distância das fontes de abastecimento, definem o grau de impacto do aumento sobre os preços. No caso da distribuição, sua importância varia, principalmente, de acordo com a localização dos mercados.¹⁵⁰ Por isso, o questionamento das tarifas não é feito de forma uniforme pelos usuários dos transportes marítimos. Vale lembrar, que a discussão a respeito das tarifas cobradas pelas empresas de navegação volta a ser abordada ainda no presente trabalho, quando é apresentada a chamada “guerra de fretes”.

Apesar da regulamentação da cabotagem no Brasil, empresas estrangeiras continuam invadindo o campo de atuação das companhias nacionais de navegação. Esta situação, a questão dos fretes e a conjuntura cambial preocupam a diretoria da Costeira, fazendo com que esta continue se acautelando quanto aos investimentos em material flutuante, como pode ser observado na proposta apresentada por Roberto Lage, então na função de diretor-presidente interino, na Assembléia realizada em 1º de junho de 1897:

Atento o estado de coisas pátrias, não é razoável esperar, quanto à navegação que, ao menos por algum tempo, se faça mais do que procurar manter, e em certos casos desenvolver, mui moderada e cautelosamente, aquilo que foi aparelhado para a almejada constituição de cabotagem nacional.

[...] a experiência acaba de demonstrar incontrovertidamente que o material disponível no Brasil é demasiado para as necessidades do transporte de mercadorias.

¹⁴⁸ Agremiação instituída sob os auspícios do Presidente da República e dos Ministros da Marinha e da Viação e Obras Públicas, com sede no Rio de Janeiro. A Liga, fundada em 1º de maio de 1907, dentro do ideal republicano, tem por fim promover por todos os meios o progresso marítimo do Brasil, despertando por todos os meios de propaganda um movimento nacional a favor da expansão marítima. Além do Brasil, existem Ligas na Alemanha, Inglaterra, França, Japão, Portugal, Estados Unidos e em outros cinco países. A revista Liga Marítima, é o órgão oficial de divulgação das idéias da Liga Marítima Brasileira. LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro:, ano X, n. 118, abril de 1917.

¹⁴⁹ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano II, n. 17, novembro 1908.

¹⁵⁰ LEVY, 1994, op. cit., p. 209.

Portanto, não se podendo contar com a melhoria de fretes, na constância da concorrência que se travou e há continuar porfiadamente, é claro que, por este lado, nenhum estímulo se oferecerá tão cedo para o aumento daquele material.

De outra parte é também certo que a depressão do câmbio e as demais causas a que se deve a anormal situação financeira do Brasil excluam, por tempo que não é possível prever, os onerosos empreendimentos complementares dos serviços nacionais de navegação que os Estados tanto desejam para ao mais rápido e cômodo transporte de passageiros.¹⁵¹

Assim, efetivamente a direção da Costeira pára de investir em material flutuante, mantendo o valor médio daquela conta, durante o período entre 1895 e 1907, de cerca de 3.600 contos de réis, só passando para 4.300 contos de réis em 1908.¹⁵²

A recessão no governo Campos Salles e a sua influência sobre a Costeira.

Conforme já visto, não são boas as condições da economia no período de Prudente de Morais. Assim, essa situação impõe ao Governo a necessidade de obter crédito no exterior e, por isto, é iniciada a renegociação da dívida externa. Em decorrência, o presidente eleito Campos Sales, antes mesmo de tomar posse vai a Londres e assina, em 15 de junho de 1898, um acordo com os Rothschild, o chamado *funding loan*. Pelo contrato, em termos gerais, a dívida pendente com credores internacionais é renegociada, através da obtenção de um grande empréstimo de dez milhões de libras, com prazo de 13 anos para o início da amortização e pagamento de 5% de juros, sendo fornecida a renda da Alfândega do Rio de Janeiro como garantia da liquidação.

Cabe destacar que o acordo é uma imposição dos banqueiros internacionais e tem como objetivo principal o restabelecimento do câmbio, através da criação da taxa-ouro sobre os produtos importados, o que diminui as importações, e a cobrança em ouro do arrendamento das ferrovias. No âmbito da dívida pública interna institui-se, como já visto, o imposto sobre o consumo, os encargos são reduzidos, ficam proibidas as emissões e o governo compromete-se em retirar papel moeda de circulação. Essas medidas visam não só normalizar as finanças nacionais mas também garantir a condição de bom pagador do Brasil.

Ao tomar posse do posto de primeiro mandatário do país, em 15 de novembro, Campos Sales, apoiado pelo Congresso, implementa já no início do mandato a chamada “política dos

¹⁵¹ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 1 de junho de 1897. Jornal do Comércio. Rio de Janeiro: terça-feira, 2 de junho de 1897, n. 144, p. 6.

¹⁵² As informações foram retiradas dos balanços da Companhia no período, publicado no Jornal do Commercio juntamente com os respectivos Relatórios de Diretoria.

governadores”, o que fortalece as oligarquias locais em troca de apoio ao poder central. Na economia, o ministro da Fazenda Joaquim Murinho torna-se o gerente do *funding loan*.

A aplicação das medidas econômicas estabelecidas no acordo com os Rothschild, pode ser considerada um sucesso em termos de valorização da moeda e de outros indicadores econômicos, porém, acarreta forte desequilíbrio social, falências, estagnação econômica, desemprego e aumento de impostos, o que torna impopular o final do governo Campos Salles.¹⁵³

Como não pode deixar de ser, a grave crise recessiva provocada pelo *funding loan* reduz os negócios da Costeira, especialmente no que se refere ao transporte de cargas entre os portos brasileiros, visto que cai fortemente o movimento do comércio e da indústria. Além da questão econômica, a invasão da peste bubônica na cidade do Rio de Janeiro, fato este que obriga os navios ao cumprimento de medidas sanitárias, também afeta a atuação da Companhia, atrasando o embarque e desembarque de passageiros e cargas.

Por isso, a diretoria da Costeira toma medidas que visam principalmente adequar as atividades da Companhia ao novo momento econômico. Assim, deixam de navegar, em 1901, os navios da linha de Imbetiba, considerada de pouca rentabilidade, e é vendido, em 1902, o vapor Itayá. Além disso, para competir no mercado de transporte de sal do Rio Grande do Norte, atendendo aos produtores da região, a direção promove a ida esporádica de vapores até Macau e Mossoró.

Na administração interna, desde 1898 a Companhia ocupa novo endereço, na rua do Hospício, 9, onde permanece até 1909, transferindo-se, naquele ano, para o nº 23 da mesma rua. Em novembro de 1902, são reeleitos como diretor-presidente Antonio Martins Lage Filho e como diretor-secretário Luiz Pereira Ferreira de Faro.

Apesar da situação econômica brasileira não ser das mais favoráveis, Antonio continua ampliando o patrimônio da Lage Irmãos, através da aquisição, em 12 de maio de 1902, da Ilha de Santa Cruz, quitada posteriormente em 11 de janeiro de 1904¹⁵⁴. A Ilha torna-se de grande

¹⁵³ Para maiores informações sobre o *funding loan* de 1908. Cf.: SOUZA, Angelita, 2001, op.cit.; COSTA, Ângela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914: no tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; MARCONDES, op.cit.

¹⁵⁴ A Ilha de Santa Cruz, conhecida também como Ilha da Velha e do Alvim, localizada na Baía de Guanabara próxima à Ilha do Vianna, da qual é ligada por uma ponte sobre um canal. Adquirida de Eduardo Amaral de Mello e Alvim por Rs. 230:000\$000 (duzentos e trinta contos de réis). Escritura de venda. 3º livro de notas, livro 676 folha 94v-96. Microfilme rolo 010.98-79. Acervo do Arquivo Nacional. Quitação: Escritura de compra e venda. 3º ofício de notas, livro 704, folhas 46v-47v. Microfilme rolo 010.10379-3. Acervo do Arquivo Nacional. A Ilha, além das residências, possui escritório e oficina tipográfica. No local, Antonio planta árvores frutíferas e traz pássaros para compor a paisagem, instala uma granja e uma horta, cuja produção é utilizada no próprio consumo, e também no dos trabalhadores e passageiros dos navios. LAGE, Eliane. *Ilhas, veredas e buritis*. São Paulo: Brasiliense, 2005.

importância para os Lages, pois, além de outras benfeitorias, são instaladas residências que atendem não apenas à família, mas também aos comandantes dos navios e funcionários graduados da Costeira. Ainda na Baía de Guanabara, os Lages adquirem, em 1912, a Ilha do Coqueiro, conhecida também como Cachimbau Pequeno¹⁵⁵

O incentivo ao carvão catarinense e o início da atuação de Henrique Lage na região.

Aos poucos, o carvão catarinense passa a merecer a atenção das autoridades governamentais. No período do governo Rodrigues Alves, tendo Lauro Müller à frente do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, são liberados recursos financeiros para estudos concernentes à exploração de minas em Santa Catarina. Na mesma ocasião, são feitas experiências com o carvão catarinense na Estrada de Ferro Central do Brasil, obtendo-se excelentes resultados.

Outra ação importante é a criação da Comissão de Estudos do Carvão Nacional, que conta, dentre outros profissionais, com os geólogos J.C. White, vindo dos Estados Unidos, e com o brasileiro Francisco de Paula Oliveira. Como resultado das pesquisas realizadas em solo catarinense, é produzido relatório onde consta que o carvão analisado, em virtude de impurezas, é até melhor gerador de energia que o carvão importado da Inglaterra. Este relato confirma os estudos de uma outra comissão, chefiada por Gonzaga de Campos que, em 1892, conclui ser extensa e explorável a bacia carbonífera da região de Tubarão, oferecendo combustível viável para o uso siderúrgico.¹⁵⁶

No governo seguinte, de Affonso Penna, o ministro Miguel Calmon cria uma comissão geológica comandada por Orville Derby, que divide o Brasil em três regiões de pesquisa: carbonífera do Sul, comandada por Paulo Oliveira; Central, chefiada por Gonzaga de Campos; e Norte, dirigida por Antonio Olyntho.¹⁵⁷ Porém, nem tudo vai bem na busca da exploração do

¹⁵⁵ Escritura de compra e venda da Ilha do Coqueiro. 3º ofício de notas, livro 884, folhas 19v-21. Microfilme rolo 010.133-79. Acervo do Arquivo Nacional. , localizada junto à Ilha da Conceição, sendo que hoje, em virtude de aterro, está incorporada à área daquela Ilha.

¹⁵⁶ OLIVEIRA, Clodomiro de. *Problema Siderúrgico*. Conferência realizada no Centro Acadêmico de Ouro Preto em 1º de janeiro de 1924, p. 9. Rio de Janeiro: Tipografia Jornal do Commercio, [s/d]. Caixa 507. Acervo do Arquivo Nacional. Sobre Clodomiro de Oliveira, foi Secretário de Viação do Estado de Minas Gerais no período Arthur Bernardes, nacionalista, costumava afirmar que eram enganosas as afirmações que davam conta de que a exportação de minério de ferro favorecia a implantação de uma siderurgia no Brasil.

¹⁵⁷ Ibid, p.9.

carvão catarinense no período Penna. Em 1908, Antonio Martins Lage Filho tenta iniciar a exploração do carvão em Santa Catarina com a ida de Américo Lage à região, no entanto, ações governamentais dificultam a sua intenção, conforme relato de Henrique Lage em carta enviada a Getúlio Vargas, em 6 de maio de 1939:

Em 1908 Américo Lage, irmão de meu pai, foi para Imbituba, por ordem dele para organizar a linha de navegação para esse Portoe incrementar o movimento comercial naquela zona. Foi mandado iniciar a abertura das minas de carvão para fornecer combustível à frota da Cia. Costeira. Imediatamente o Governo Estadual criou um imposto de 1.000 réis por tonelada de carvão exportado, por outro lado o Governo Federal, em um contrato com o Sr. Cortell [¹⁵⁸] removia as oficinas da E.F.D. Thereza Christina de Imbituba para Tubarão e mandava arrancar os trilhos da E.F. desde Imbituba até o encontro do ramal de Laguna. Com tais providencias Américo Lage retirou-se de Imbituba e tudo ficou paralisado.¹⁵⁹

No governo Hermes da Fonseca surge uma medida de incentivo ao consumo do carvão mineral brasileiro. É a lei nº 2.524, de 31 de Dezembro de 1911, que determina ao governo a fiscalização sobre a entrada do carvão estrangeiro, e concede às companhias de navegação nacionais e estrangeiras, isenção de taxa de expediente sobre o produto nacional utilizado para consumo próprio.¹⁶⁰

Observa-se, portanto, que entre medidas de apoio ao desenvolvimento do carvão nacional, surgem outras que dificultam o progresso da exploração do mineral. Entretanto, apesar das dificuldades, os Lages, que passam a contar em Santa Catarina com uma atuação mais efetiva de Henrique, continuam confiando nos negócios ligados ao setor carbonífero. Esta confiança faz com que Henrique Lage, utilizando a mesma estratégia adotada pelo pai, ou seja, a de investir na aquisição de áreas para exploração posterior do carvão, adquira, em 9 de dezembro de 1912, aproximadamente dez alqueires na região de Antonina, no Paraná. Confirmando às expectativas de Henrique, mais tarde, em 15 de maio de 1934, através do decreto nº 24.251, o empresário recebe autorização do governo para, sem privilégio, pesquisar minério de ferro naquela localidade.¹⁶¹

¹⁵⁸ Pelo Decreto nº 5.977, de 18 de abril de 1906, é aprovado o arrendamento da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina a Elmer Laurence Corthell por 60 anos, no entanto, o contrato não chega a ser firmado. Com relação aos escritórios da Companhia, são inicialmente instalados em Laguna, devido ser a sede de fiscalização do Governo, depois passa para Tubarão, retornando à Laguna em 1916, para posteriormente voltar para Tubarão em 1923. ZUMBLICK, op. cit. p. 84-87; 140-141.

¹⁵⁹ Fundo: Presidência da República – Viação e Obras Públicas. Caixa 210, pacote 1939, documento 11520. Acervo do Arquivo Nacional.

¹⁶⁰ BELOLLI; QUADROS; GUIDI, op.cit., p. 45.

¹⁶¹ Escritura de compra e venda de terreno no lugar denominado Tucunduva no município de Antonina (comarca). 3º ofício de notas. livro 1197. fl. 69 v a 71 v. rolo 010.187-79. Escritura de compra e venda de terreno no lugar denominado S. João Feliz, em Pilar, no Paraná 3º ofício de notas. livro 1172. fl. 76 v e 77. rolo 010.182-79.

Paralelamente à questão dos incentivos para a extração e pesquisa, torna-se urgente a necessidade de investimentos na melhoria das condições de transporte na região catarinense. Criada principalmente para ser o meio de transporte entre as minas de carvão de Santa Catarina e os portos do Estado, a Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, convive com constantes prejuízos.

Assim, em 16 de outubro de 1900, Edward Brown, representante da Companhia em Tubarão, envia correspondência a Alfredo Eugênio de Almeida Maia, ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, discorrendo sobre a situação da Companhia e propondo medidas que reduzam as despesas. Uma solução, segundo Brown, consiste na retirada das oficinas e trilhos do ramal de Imbituba, visto que, depois do abandono das minas de carvão, este traçado transporta apenas produtos agrícolas e um pequeno número de passageiros, e, em substituição, construir um ramal até Urussanga, região que está se tornando uma próspera zona colonial.¹⁶²

Observa-se pelo relato de Edward Brown, que não existe mais o interesse dos ingleses pela exploração carbonífera na região de Tubarão, daí a proposta para acabar com o trecho de Imbituba, previsto para o escoamento da produção do carvão, e implementar o de Urussanga, em função da colônia agrícola.

Na ocasião, assim como a Thereza Christina, a maioria das ferrovias brasileiras não é lucrativa, e como o governo deseja atrair investidores, principalmente ingleses, para a construção e operação das estradas de ferro, garante a rentabilidade do capital privado investido através do pagamento de juros. Entretanto, o peso dessas despesas torna-se tão grande que Campos Salles expropria doze companhias estrangeiras em 1901. Salles toma essa medida mesmo a contragosto, visto se opor a qualquer intervenção do Estado na economia, além de considerar que a política governamental de ferrovias visa o desenvolvimento econômico e não a obtenção de lucros. Pouco depois dessas expropriações, o próprio Campos Salles, assim como os seus sucessores, Rodrigues Alves, Afonso Pena e Nilo Peçanha, tendo como objetivo de aliviar as despesas do Tesouro, arrendam novamente as linhas a particulares.¹⁶³

Antonina: município localizado na baía do mesmo nome, no litoral paranaense. Rico em minério de ferro, em 1936 chega a embarcar, através do porto, ferro em bruto das minas de Henrique Lage para a Itália, pelos trapiches Matarazzo. LIMA, José Inácio de; STORER, Carlos Augusto. *Estudo geral de base do município de Antonina*. [s/l]: Gráfica Vicentina, 1979.

¹⁶² Fundo: Presidência da República. Maço 79, n. 239. Acervo do Arquivo Nacional.

¹⁶³ TOPIK, op. cit., p. 111-150.

Observa-se que essa transferência de controle entre o Estado e a iniciativa privada acontece, também, com a Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, que permanece sob administração dos ingleses até 11 de fevereiro de 1903, quando o Governo Rodrigues Alves, através de acordo, rescinde o contrato e encampa a Companhia. Esta gestão governamental dura até 31 de março de 1910, data em que o controle sobre a ferrovia passa para a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, assim ficando até 20 de março de 1918, quando é editado o decreto n° 12.933, que transfere o arrendamento para a Companhia Brasileira Carbonífera do Araranguá.

Apesar das dificuldades, aos poucos a ferrovia se expande, sendo inaugurados os trechos entre as atuais localidades de Lauro Müller e Criciúma, onde estão instaladas as minas de carvão, e os portos de Imbituba e Laguna, utilizados para o escoamento da produção. Ao mesmo tempo, acentua-se o processo de imigração européia na região e, assim, além da contribuição para a exploração carbonífera, a Thereza Christina auxilia a formação de colônias agrícolas no sul catarinense.

Cabe ressaltar que, durante a República Velha, assim como a Thereza Christina outras estradas de ferro destinam-se a ligar os centros produtores aos portos, servindo aos propósitos da industrialização nacional, permitindo a distribuição de matérias-primas e combustíveis. No entanto, as conexões são dificultadas por fatores econômicos, como a ausência de cargas, e também por aspectos técnicos, principalmente pela falta de padronização das bitolas. Assim, as regiões de mercado ficam isoladas, permanecendo tão pequenas que chegam a inibir o fabrico de bens que não os de consumo.¹⁶⁴

Além do setor carbonífero, no início do século XX o minério de ferro começa a contar com maior zelo por parte das autoridades brasileiras. Assim, em 1903, o governo federal concede favores para a montagem de estabelecimentos siderúrgicos, através de isenção de direitos de importação, fretes especiais etc. Mais tarde, em 1907, as riquezas minerais do subsolo brasileiro merecem atenção do Estado, que cria o Serviço Geológico e Mineralógico com a atribuição de realizar pesquisas no setor. Pouco depois, nos anos de 1909 e 1910, Nilo Peçanha, para atrair investimentos estrangeiros, estabelece concessões para a criação da indústria siderúrgica, oferecendo garantias de consumo e outras facilidades. No governo seguinte, Hermes da Fonseca continua com a pretensão de criar a siderurgia através de concessões, com privilégios que levam à constituição de verdadeiros monopólios.

¹⁶⁴ DEAN, 1997, op.cit., p. 255

Não se pode negar que a ação governamental de incentivos e permissões despertam interesse por parte de capitais estrangeiros que, no entanto, procuram vincular a implantação de usinas siderúrgicas à exportação do minério de ferro do país, o que acaba criando resistência de interesses nacionalistas e impede, na ocasião, a concretização da instalação da siderurgia no Brasil.¹⁶⁵ Para Clodomiro de Oliveira, a forma de incentivo à produção do aço promovida pelos diversos governos nas primeiras décadas do século XX, acaba por retardar o estabelecimento da indústria siderúrgica no Brasil.¹⁶⁶

Além dos estímulos governamentais, outro fator importante para o insipiente setor siderúrgico brasileiro é a realização, em 1910, em Estocolmo, de um congresso sobre recursos minerais no mundo, onde o Brasil comparece e se apresenta como fornecedor em potencial, devido às jazidas de Minas Gerais. Este fato, provavelmente, passa a gerar o interesse de investidores estrangeiros, como os ingleses que fundam, em 1911, a Itabira Iron Ore Co, e que adquirem depósitos de minério de ferro em Minas.¹⁶⁷ Como visto, o final da primeira e início da segunda década do século XX é marcado com importantes acontecimentos para o desenvolvimento da indústria siderúrgica no Brasil, no entanto, só após a guerra de 1914-1918 é que passa a existir efetivamente maior interesse pelo desenvolvimento da siderurgia.

A questão do apoio do setor público para o desenvolvimento de diversos setores econômicos passa também pela modernização da Armada, daí surgem projetos desenvolvidos pelo Ministério da Marinha para a construção e reforma de navios de guerra.

O Plano Naval da Marinha e os consertos de navios na Ilha do Vianna.

A nacionalização do transporte marítimo prevista na Constituição brasileira gera, além da expectativa pelo incremento da cabotagem, outra esperança, o ressurgimento da construção naval. Cabe recordar que o Brasil, durante o período do Império, possui um bom número de produtivos estaleiros e Arsenais de Marinha, instalados no Rio, Pará, Bahia, Pernambuco e Mato Grosso, com essas oficinas utilizando predominantemente a madeira na construção das embarcações. No entanto, com o advento do ferro e, em seguida, do aço, a indústria naval brasileira não

¹⁶⁵ SUZIGAN, Wilson; SZMRECSÁNYI, Tamás. Os investimentos estrangeiros no início da industrialização no Brasil. In: SILVA, Sérgio S.; SZMRECSÁNYI, Tamás. *História econômica da primeira república*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p.282.

¹⁶⁶ OLIVEIRA, Clodomiro, 1924, op.cit., p. 15;16.

¹⁶⁷ SILVA, Edmundo de Macedo Soares. *As instituições de indústria e comércio do Brasil*. Rio de Janeiro: Crown, 1972, p. 110.

acompanha a evolução tecnológica e, em conseqüência, perde espaço para outras nações que atuam nesse setor.

Além do ferro e do aço, outro fator tecnológico muda a concepção da indústria naval, é a introdução da propulsão vapor no início do século XIX. No Brasil, a novidade é recebida com reservas pela marinha de guerra e pela marinha mercante, em função do grande volume da maquinaria, que ocupa muito espaço nos navios, diminuindo o poder de fogo nas embarcações da Armada, e a capacidade de carga dos navios de cabotagem. Assim, durante muito tempo os navios mantêm mastros e velas, em função não apenas da precariedade dos aparelhos mas, também, pela economia do combustível, fazendo com que somente aparecem embarcações puramente a vapor no fim do século XIX¹⁶⁸ Cabe ressaltar, que essas mudanças tecnológicas influenciam os debates sobre dois importantes segmentos econômicos brasileiros, a siderurgia e a indústria extrativa do carvão mineral.

Se no período imperial a construção naval prospera, com a república praticamente se encerram as atividades dos estaleiros nacionais, principalmente em função da falta de toda infraestrutura necessária à indústria naval, como a indústria siderúrgica, maquinários atualizados e operários qualificados. Além desses fatores, as lutas políticas reduzem o poder de investimento por parte do Tesouro Nacional, com a marinha de guerra e a marinha mercante não sendo tratadas como prioridades pelos governantes.¹⁶⁹

Mesmo assim, o Legislativo, possivelmente com a intenção de reviver os tempos do Império aprova, em 10 de setembro de 1896, a lei nº 428, que no artigo 17 isenta de impostos todas as peças importadas para construção de navios e vapores. No entanto, os efeitos não são os esperados e a indústria naval no Brasil permanece estagnada.¹⁷⁰ Mais tarde, Campos Salles, por medida de economia e para atender aos compromissos do acordo firmado em 1898, encerra as atividades de alguns arsenais da Marinha¹⁷¹.

O governo seguinte, comandado por Rodrigues Alves, traz esperança à indústria naval brasileira, em virtude da edição, através do ministro da Marinha Julio César de Noronha, do

¹⁶⁸ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Historia da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: LAMN, FEMAR, 2001., p.39.

¹⁶⁹ CAMINHA, op. cit., p. 286.

¹⁷⁰ COSTA, Affonso, op. cit., p. 78

¹⁷¹ SALLES, Campos. *Da propaganda à presidência*. Brasília: Senado Federal, 1998.

chamado “Plano Naval de 1904”¹⁷², que prevê a construção, para a melhoria das condições da marinha de guerra, de navios de diversos tipos. Entretanto, a Marinha não chega a utilizar os serviços de oficinas nacionais, preferindo contratar um estaleiro da Inglaterra para a execução das obras.

O Plano tem a forte oposição no Senado, principalmente através de Rui Barbosa e do senador pelo Amazonas, o contra-almirante Alexandrino de Alencar.¹⁷³ Cabe ressaltar que o cerne da discussão sobre o reaparelhamento da Armada é com relação ao tipo dos navios. Uma corrente, que conta com Alexandrino, defende a construção de embarcações leves e rápidas, já a outra defende a encomenda de navios pesados.

Sucedendo a Rodrigues Alves, Afonso Penna implementa as modificações feitas pelo ministro da Marinha Alexandrino de Alencar ao Plano Naval de 1904. Com base no projeto de Alexandrino, são construídos na Inglaterra os navios Minas Gerais, São Paulo e Bahia. Embora tenha feito encomendas aos ingleses, Alexandrino, durante a sua gestão, contrata serviços aos estaleiros nacionais, principalmente ao da Ilha do Vianna, considerado na época como o melhor equipado.

Assim, são consertados naquelas instalações os navios Deodoro, Floriano, Riachuelo, Barroso e Benjamin Constant, e reformados completamente, os contra-torpedeiros Tymbira e Tamoyo.¹⁷⁴ Sobre essas obras, a Liga Marítima considera como uma confirmação da capacidade dos estaleiros da Ilha do Viana de construir unidades até uma determinada tonelagem. Vale ressaltar que, em 1907, o setor de estaleiro naval da Lage Irmãos ocupa a 47ª posição entre as cem maiores firmas manufactureiras, com valor de produção de 2.000 contos de réis, e possuindo 1.500 empregados.¹⁷⁵

Com o falecimento de Afonso Penna, em junho de 1909, assume para completar o mandato o vice Nilo Peçanha, que permanece até 15 de novembro de 1910, quando toma posse o marechal Hermes da Fonseca. Ao assumir, Hermes da Fonseca substitui Alexandrino de Alencar

¹⁷² Estabelecido na Lei nº 1.296, de 14 de dezembro de 1904, prevê a construção de encouraçados, cruzadores, caça-torpedeiros, torpedeiros, além de uma embarcação para o transporte de carvão e um navio-escola.

¹⁷³ FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Rodrigues Alves: apogeu e declínio do presidencialismo*. Brasília: Senado Federal, 2001, p.72.

¹⁷⁴ FLEMING, Thiers. *Carvão, munição e navios*. Rio de Janeiro: P. Mello, 1927, pp. 105;106.

¹⁷⁵ Fonte: Centro Industrial do Brasil. Apud: DEAN, 1997, op.cit., p. 261.

no ministério da Marinha, nomeando no lugar Joaquim Marques Batista de Leão, que logo enfrenta uma rebelião de marinheiros, no episódio conhecido como a Revolta da Chibata.¹⁷⁶

Essas mudanças no comando da Armada trazem transtornos à construção naval brasileira, visto que constantemente os planos navais são modificados. Como exemplo, Alexandrino de Alencar, em 1910, pretende encomendar aos estaleiros da Ilha do Vianna obras de melhorias no material flutuante da marinha de guerra, mas, com a mudança ministerial, modificam-se as intenções e as encomendas são destinadas aos estaleiros ingleses.¹⁷⁷ Vale destacar, que para os armadores são fundamentais as encomendas e os créditos para a construção de navios, visto que, por ser insipiente, a indústria naval não inspira a confiança dos círculos financeiros.¹⁷⁸

Com relação às encomendas do governo feitas no exterior, a alegação oficial é que os valores cobrados no Brasil são maiores que os pagos aos estaleiros estrangeiros, além disto, no Brasil não se fabrica o material necessário para a construção desses navios. Esta posição governamental é contestada pela Liga Marítima, quando afirma que como em outros países, o estaleiro é apenas o lugar de reunião das peças construídas em outros lugares e encaminhadas para esse ponto de convergência.¹⁷⁹

Em virtude de toda essa mudança de posicionamento por parte das autoridades governamentais, encomendas são feitas e canceladas, inclusive em estaleiros no exterior; contratos são assinados, mas as obras não são solicitadas; e, em determinadas situações, trabalhos são realizados e não pagos, afetando, assim, a gestão financeira de diversos estaleiros, inclusive o da Ilha do Vianna.

As finanças da Costeira e as ações governamentais

Como já descrito, o desdobramento recessivo da política econômica de Joaquim Murinho traz insatisfação da população com relação ao governo Campos Salles, que termina em 15 de novembro de 1902. Assumindo a Presidência, Rodrigues Alves adota uma política econômica

¹⁷⁶ A Revolta da Chibata ocorre no dia 22 de novembro de 1910, quando os marinheiros dos maiores navios da esquadra revoltam-se contra os castigos corporais ainda vigentes na Marinha. Para maiores informações sobre a Revolta Cf. MARTINS, Hélio Leôncio. A revolta dos Marinheiros – 1910. In: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA, v. 5, tomo 1 B. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, 1997, pp.101-227.

¹⁷⁷ Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Almirante graduado Alexandrino Faria de Alencar, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha em abril de 1916. In: LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano X, n.111, p.24, setembro de 1916..

¹⁷⁸ BURLAMAQUI, Armando. *O problema dos transportes marítimos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917, p. 464.

¹⁷⁹ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 6, n. 61, julho 1912.

que consegue estabilizar a circulação do papel-moeda, valorizar o câmbio e equilibrar o orçamento. Além disso, o governo de Alves inicia um programa de obras públicas compreendendo, principalmente, o saneamento e urbanização da capital federal, a construção e aparelhamento de portos, e a implantação de ferrovias.

No Rio de Janeiro, as obras são inspiradas na França da *belle époque* e comandadas pelo prefeito Pereira Passos, em articulação com o governo federal, tendo à frente o ministro da Viação e Obras Públicas Lauro Müller. Passos realiza na cidade o chamado “bota-abaixo”, derrubando cortiços, morros e ampliando ruas. A principal via construída na ocasião é a avenida Central, atual Rio Branco, com as obras ficando a cargo do engenheiro Paulo de Frontin. Além da avenida Central, outra importante construção é a do Portodo Rio, que fica sob a responsabilidade de Francisco Bicalho.

Na ocasião, a zona portuária do Rio de Janeiro é constituída de cortiços, habitações operárias, trapiches e armazéns, além de inúmeros pequenos cais de madeira, que são acessíveis somente a pequenos navios. Assim, as embarcações maiores necessitam de executar o transbordo, utilizando para isto barcos menores que levam a mercadoria até o cais, para a distribuição na cidade. Com relação aos produtos destinados a localidades fora do Rio de Janeiro, estes ficam nos trapiches, em regime de entreposto.¹⁸⁰

Com a construção do Portodo Rio, o quadro do transporte de mercadorias se modifica, visto que as novas instalações permitem a atracação de navios maiores, suprimindo o transbordo de carga, barateando, assim, o custo, pela diminuição do tempo consumido no embarque e no desembarque. Além disso, com o desenvolvimento das ferrovias, é ampliado o mercado consumidor suprido através do Portodo Rio de Janeiro.¹⁸¹

A integração é feita, principalmente, através da linha ferroviária da Leopoldina, que se estende ao norte do Estado do Rio de Janeiro, Espírito Santo e nordeste de Minas Gerais; e da Central do Brasil, que abrange o Vale do Paraíba, Minas Gerais e São Paulo.

A modernização da zona portuária favorece aos negócios da família Lage, visto que além de permitir a atração dos navios da Costeira, proporciona a agilidade dos serviços de estiva e

¹⁸⁰ Sobre condições e as obras do Portodo Rio de Janeiro. Cf. BENCHIMOL, Jaime. Reforma urbana e revolta da vacina na cidade do Rio de Janeiro. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 256; 257. PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da Cidade: visões literárias do urbano*. PortoAlegre: Ed. Universidade, UFRGS, 1999.

¹⁸¹ LOBO, 1978, p. 450-451.

melhores condições de armazenamento de mercadorias. Com isso, é reduzido o tempo de permanência das embarcações nas instalações portuárias, barateando os custos e, por conseguinte, aumentando a lucratividade.

Apesar da melhoria das condições da economia no início do governo de Rodrigues Alves, a Costeira começa a passar por algumas dificuldades com relação ao cumprimento de compromissos de ordem financeira, reflexo, ainda, da crise econômica dos anos anteriores. Assim, para evitar prejuízos, em 1904 a diretoria decide negociar os vapores Itahy e Itamby. Como não desejam, naquela ocasião, incorporar mais nenhum navio ao patrimônio da empresa, e tendo recursos nos Fundos de Reserva e de Seguro, os acionistas decidem aplicar a maior parte das aludidas reservas na amortização das ações da Companhia, em até 30% do capital social. Com isto, o capital social da Costeira é reduzido de 5.000 contos de réis para 3.500 contos de réis.

Buscando equilibrar as finanças da Companhia, a diretoria passa a reivindicar mais ostensivamente a concessão da subvenção oficial, além de favores como a isenção de determinados impostos, tarifas, taxas e outros tributos. Essa postura do comando da Costeira pode ser observada em parte do pronunciamento de Antonio Martins Lage, na apresentação aos acionistas do Relatório relativo ao ano de 1906:

É a nossa Companhia uma das que, apenas em número de duas, contando linhas regulares para portos principais no Brasil, concorre com os serviços de navegação altamente subvencionados e protegidos pelo Estado, e a única, pelo menos das que tem sede na Capital da República, que não goza de isenção de direitos ou outro favor para alívio dos seus ônus de custeio.

Apesar de tão excepcional situação, mantém-se a regularidade os nossos serviços [...] contudo perseveramos na resistência e no sacrifício até estarmos cuidando de ampliar o nosso material náutico.¹⁸²

Ao assumir o cargo de presidente, em novembro de 1906, Afonso Penna implementa o chamado Convênio de Taubaté, favorecendo aos cafeicultores, mas comprometendo as finanças públicas, visto que fornece garantias de preço, compra de estoque excedente, empréstimos e outros benefícios, além do estímulo à exportação por meio de uma desvalorização cambial.

Em 9 de abril de 1908, através do decreto nº 6.923, o governo Penna estabelece que a Costeira passe a gozar de todos os favores concedidos ao Lloyd Brasileiro, excluindo-se a

¹⁸² COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1906. Jornal do Commercio, ano 87, n. 332. Rio de Janeiro: sexta-feira, 29 de novembro de 1907, p. 7.

subvenção, como a isenção de impostos federais, estaduais e municipais, e de direitos aduaneiros para o material destinado aos serviços de seus vapores, dos passageiros e do pessoal de bordo.¹⁸³ Para desfrutar do benefício, a Costeira assina, em 5 de maio de 1908, contrato com o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, sendo representada, na ocasião, por Roberto Lage, em função de estar ocupando interinamente a vaga de Antonio Martins Lage Filho, reeleito diretor-presidente em 1907, juntamente com o diretor-secretário Luiz Pereira Ferreira de Faro.

Essa nova conjuntura permite que a Costeira inicie mais um programa de ampliação do material flutuante, incorporando à sua frota os navios Itajubá, Itapuca, Itapema, e Itaúba, construídos na Inglaterra, permitindo, assim, a dupla viagem semanal para os portos do Sul. Para viabilizar essas incorporações, que não conta com verba governamental, a Companhia utiliza parte do Fundo de Seguros, evitando, assim, aumentar o capital ou emitir empréstimos.

Essa decisão é justificada em virtude da quantia que está aplicada no Fundo em 31 de dezembro de 1907, cerca de 940 contos de réis, que corresponde a aproximadamente 27% do valor do material flutuante, próximo de 3.500 contos de réis, um percentual desnecessariamente alto para cobrir possíveis sinistros. Cabe destacar que o Fundo de Seguros é aberto em 1891 em virtude de que, na ocasião, as companhias seguradoras só indenizam perda total, ficando de fora os sinistros com avarias parciais.

Ressalta-se que, se por um lado as ações do governo permitem o desenvolvimento da organização, por outro lado medidas oficiais causam dificuldades. Exemplo disto é a redução, pelo governo, de 40% nos valores de mercado das tarifas e dos preços das passagens da navegação. Na ocasião, em defesa das companhias de navegação, a Liga Marítima alerta que as empresas podem não agüentar tal regime, e que se impõe, portanto, ao governo, fazer a sua parte, reduzindo os encargos da cabotagem nacional.¹⁸⁴

Em vista de tudo que está sendo relatado até aqui, observa-se a forte influência governamental nos negócios dos Lages, e que esta família pertence ao segmento que se chama comumente de elite, não só no sentido social, mas, também, do grupamento empresarial da cidade do Rio de Janeiro. Em decorrência, Henrique Lage tem uma criação refinada, estuda na

¹⁸³ Ofício de José Luiz Coelho presidente em exercício da Costeira ao Ministro da Viação, solicitando aditamento ao contrato de 20/5/1913 pedindo o benefício do substitutivo de 31/12/12. Contrato entre o Governo e a Companhia Nacional de Navegação Costeira. Fundo: Presidência da República – Ministério da Viação e Obras Públicas. Acervo do Arquivo Nacional.

¹⁸⁴ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 2, n. 17, p. 1, novembro 1908.

Europa e nos Estados Unidos, de onde possivelmente traz as idéias empresariais que utiliza quando passa a ocupar a direção dos negócios, principalmente a da estratégia de integração vertical.

Nos EUA, Henrique casa-se, em 1906, com Lilliam Agnes Whitman, divorciando-se pouco depois, em 14 de junho de 1909. O casamento e o divórcio são feitos pela lei americana pois a brasileira, na ocasião, não prevê a dissolução da união matrimonial através desse instrumento. O fato de ter-se divorciado acarreta, a partir de 1925, grandes constrangimentos não só para Henrique Lage, mas, e principalmente, para aquela com quem ele vem a se casar, a cantora lírica italiana Gabriella Besanzoni.

Vale lembrar que a posição social e o papel empresarial dos Lages proporcionam o convívio com as autoridades de uma maneira geral e, em especial, com as ligadas ao governo. Nas áreas de atuação da família, principalmente nos setores carbonífero e naval, a participação oficial é fundamental para desenvolvimento das atividades, assim, ter boas relações com membros do governo traz, naturalmente, benefícios para aqueles que atuam nesses segmentos de negócios.

Como afirma Boschi, o poder pode ser traduzido em termos das posições estruturais que o ator apresenta no sistema econômico e em termos das redes que ele consegue estabelecer com os diferentes atores estratégicos do meio ambiente. Todos esses fatos maximizam a importância, para o setor privado, do estabelecimento de vínculos com esferas da burocracia, de modo a poder influenciar não apenas distintos segmentos do processo de elaboração de políticas, como também diferentes estágios do processo decisório.¹⁸⁵

Os Lages sabem da importância das relações e procuram ter boa convivência com as autoridades governamentais. Exemplo disto é o relato de Thiers Fleming¹⁸⁶ a respeito da visita realizada, em 1908, por membros do governo, parlamentares e outras autoridades às instalações da Ilha do Vianna:

Acompanhando ao Ministro Alexandrino de Alencar em suas constantes visitas à Ilha do Vianna, onde se reparavam vários navios de guerra, conheci os filhos de Antonio Lage: Tony (Antonio), Renaud, Jorge e Henrique – fazendo com o primeiro ótimas relações -. Dispensando sua proteção aos Estaleiros da Ilha do

¹⁸⁵ BOSCHI, Renato Raul. *Elites industriais e democracia: hegemonia burguesa e mudança política no Brasil*. Rio de Janeiro: Graal, 1979, p. 33; 35.

¹⁸⁶ Thiers Fleming: amigo e colaborador de Henrique Lage, que na ocasião ocupa o cargo de chefe de gabinete do Ministro da Marinha Alexandrino de Alencar, sendo mais tarde sub-chefe do Estado Maior de Wenceslau Braz.

Vianna, o Almirante Alexandrino de Alencar organizou uma visita dos Deputados Federais, sendo Presidente da Câmara – Carlos Peixoto¹⁸⁷.

Retornando às questões relativas à navegação mercante, ao final da primeira década do século XX o setor carece de apoio oficial e de uma legislação que venha a promover a sua organização, questão esta defendida por diversos segmentos. Exemplo disto é o posicionamento contundente da Liga Marítima, que crítica a falta de apoio oficial e afirma: “[...] a julgar pelo abandono a que se condena entre nós a marinha mercante. Gastamos dezenas de milhares de contos para a construção de estradas de ferro, mas regateamos obstinadamente todo o incentivo pecuniário às nossas empresas de transportes marítimos, que são o complemento insubstituível da viação interior.”¹⁸⁸

A respeito da necessidade de uma legislação, a revista “A Marinha Civil” se manifesta através de artigo, onde propõe: “para o levantamento e progresso da nossa marinha de comércio e das nossas indústrias de mar, por tão longos anos esquecidas e descuradas, era necessário, senão indispensável, em primeiro lugar, que o poder legislativo federal, por um ou alguns de seus membros, apresentasse, e depois discutisse e aprovasse coletivamente, um projeto de lei sobre o assunto.”¹⁸⁹ Na ocasião, é feito o projeto que tramita pela Câmara dos Deputados e vai ao Senado, onde permanece durante longo tempo paralisado. Esta demora faz com que o governo decida, em 23 de outubro de 1913, editar o decreto nº 10.524, contendo o regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem, adotando medidas como a diminuição e suspensão de taxas, maior prazo para as vistorias e outros favores importantes¹⁹⁰.

No início da segunda década do século XX, a Costeira continua como uma das melhores empresas de navegação a vapor. Apesar de não ter ainda recebido a proteção prevista na legislação aprovada em abril de 1908, nem a subvenção oficial, a Companhia é reconhecidamente líder em regularidade e pontualidade de horário, sendo superada pelo Lloyd Brasileiro apenas na quantidade e no valor do material flutuante.¹⁹¹

A expectativa da subvenção faz com que Costeira encomende navios no exterior, para atender a linha Sul-Norte, em viagens diretas com vapores rápidos. Na esfera administrativa, os

¹⁸⁷ FLEMING, Thiers. *A organização Henrique Lage e o Estado: a minha atuação*. Rio de Janeiro, 1949, p. 7.

¹⁸⁸ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 2, n. 22, p. 1, abril 1909.

¹⁸⁹ REVISTA A MARINHA CIVIL. *A reorganização da Marinha Mercante*. Rio de Janeiro: congregação da marinha civil, ano 1, n. 2, dezembro 1910, p.1.

¹⁹⁰ COSTA, Affonso, op. cit., p. XIII.

¹⁹¹ REVISTA A MARINHA CIVIL, ano II. Rio de Janeiro: março de 1911, p. 18.

serviços de armazenamento de cargas passam a utilizar o armazém 13 do cais do porto, em frente à praça da Harmonia.

Além de não receber os benefícios previstos, a Costeira novamente tem os navios requisitados pelo governo, desta vez através de fretamento, no final de 1911, dos navios Itaúba e Itajubá, que participam da cobertura da fronteira de Mato Grosso em função de um conflito no Paraguai.

Ainda sobre a Costeira, em 26 de setembro de 1909 falece, aos 52 anos, Roberto Lage. Sobre o fato a Liga Marítima publica a seguinte nota: “[...] Roberto Lage era filho desta capital onde também fez sua primeira educação intelectual, seguindo depois para a Europa para aprimorá-la [...]. De regresso foi eleito gerente da Cia. Ferry e depois da Cantareira. Com seus irmãos organizou a Companhia Nacional de Navegação Costeira e como seu diretor-presidente, confirmou os foros de que gozava de industrial inteligente, ativo e de honradez inatacável.”¹⁹². Com o falecimento de Roberto Lage assume como residente interino Balduino Coelho

Ainda nos anos iniciais da década de 1910, duas questões fazem parte da pauta de discussão sobre a marinha, a concessão de subvenção às companhias de navegação e o apoio à construção de navios. Sobre o primeiro caso, vale destacar que o regime de concessão de subvenções é adotado no Brasil a partir de 1860, quando devido à fragilidade do sistema ferroviário a navegação se impõe. Desde àquela época, nem todos os portos se constituem centros comerciais, o que dificulta a obtenção de fretes para uma navegação regular e, assim, para que a navegação mercante possa atender às diversas regiões, faz-se imprescindível o apoio direto do poder público, por meio de subvenção pecuniária. Ressalta-se que, na época, países como Inglaterra, França e Itália, também subvencionam o transporte marítimo.¹⁹³

A subvenção oficial parece, para muitos, uma benesse do Estado às empresas de navegação. Mas não é bem assim, como mostra a “Liga Marítima” através de diversos artigos, onde coloca que em troca da subvenção, os governos e políticos fazem exigências, como concessão de passagens, alteração de horários e pedidos de emprego¹⁹⁴.

O Contrato de 1913 e o falecimento do fundador da Costeira

¹⁹² REVISTA LIGA MARÍTIMA, ano III, n. 28. Rio de Janeiro: outubro 1909, p. 30.

¹⁹³ COSTA, Affonso, op. cit., p. 68-70.

¹⁹⁴ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 4, n. 43, janeiro de 1911; LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 5, n. 49, julho 1911; LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 6, n. 6, julho 1912.

Logo no limiar de 1912, mais precisamente em 4 de janeiro, o governo é autorizado pelo Congresso a contratar serviço de navegação com a Costeira, mediante a subvenção de 20 contos de réis por viagem redonda semanal entre Porto Alegre e Recife, subsídio este que se eleva a 40 contos de réis, quando a Companhia cumprir o trecho até Manaus.

Além dessa linha, a Companhia se obriga a manter, sem subvenção, a linha subsidiária de transporte de passageiros e cargas entre o Rio e Porto Alegre, bem como a de transporte de cargas, entre os Portos do Sul e do Norte até Recife. Para atender ao novo contrato, deve a Costeira incorporar à sua frota mais dez vapores. Assim, para atender ao contratado com o governo, o material flutuante é aumentado, com a chegada da Inglaterra, em 1912, dos novos vapores Itapura, Itatinga e Itassucê.

Em 1913 são incorporados mais navios, com a chegada do Itapuhy e do Itaquera, construídos em estaleiros ingleses estando, ainda, em construção, o Itagiba e o Itaberá, também na Inglaterra e o Itacoatiara, nos Estados Unidos. Com o acréscimo da frota é criada a linha entre Rio e Aracajú, realizando-se, assim, três viagens mensais, com escalas por Ilhéus e Bahia. Entretanto, apesar da Costeira buscar o cumprimento do acordado com o governo, através principalmente da incorporação de novos vapores, o Estado não efetiva as medidas necessárias para a assinatura do instrumento contratual já autorizado pelo Congresso.

Finalmente, em 16 de abril de 1913, o governo autoriza, através do decreto nº 10.176, o contrato com a Companhia. Assinado em 20 de maio, o instrumento tem prazo de 15 anos e prevê um serviço regular de navegação ente Porto Alegre e Manaus. O contrato estabelece, ainda, a linha subsidiária Sul, com trecho entre Rio e Porto Alegre¹⁹⁵. Além dos trechos citados, é determinado um serviço de cargas ida e volta, sendo uma viagem quinzenal entre Rio de Janeiro e Porto Alegre, e outra entre Rio de Janeiro e Recife. O contrato prevê o início imediato dos serviços até Recife, sendo que até Manaus deve ser executado no prazo máximo de um ano. Segundo o acerto, podem ser incluídas viagens extraordinárias e alteração de rotas, desde que de sejam realizadas através de acordo entre o Governo e a Companhia.

Para atender ao contrato, na linha Sul-Norte, os navios devem dispor de acomodações para 70 passageiros de primeira classe e alojamentos para cem passageiros de terceira classe,

¹⁹⁵ As rotas contam com viagens semanais ida e volta entre Rio e PortoAlegre, com escalas em Santos, Paranaguá, Florianópolis, Rio Grande e Pelotas e na volta em Pelotas e PortoAlegre. Em continuação, o trecho entre Rio e Manaus, possui escalas em Vitória, Bahia, Maceió, Recife, Fortaleza, Amarração, São Luiz e Belém, tanto na ida quanto na volta, alternada com os portos de Santarém e Itacoatiara. Na linha subsidiária, escalas na ida e na volta em Angra dos Reis, São Sebastião, Santos, Iguape, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Itajahy, Rio Grande e Pelotas.

possuir capacidade mínima de 1.650 toneladas de carga e deslocar-se a 12 milhas por hora. As embarcações devem ser dotadas de iluminação e ventilação elétricas, telegrafia sem fio (rádio) e outros equipamentos.

No âmbito financeiro, além da subvenção, o contrato estabelece a revisão de dois em dois anos e de comum acordo dos valores da tabela de passagens e fretes, e o fornecimento, pela Costeira, de condução gratuita a diversas autoridades e transportar valores e bens do Governo.¹⁹⁶

O instrumento contratual exige que a Costeira apresente quadro de movimento de passageiros e carga, consumo de combustível e fretes recebidos, para controle da Inspetoria de Navegação. O contrato prevê, ainda, multa pelo cancelamento de viagem e por atrasos acima de seis horas, além da rescisão por descumprimento ou interrupção de serviço total ou parcial por mais de um mês. Além disso, a Costeira deve recolher ao Tesouro a caução de 100 contos de réis e o governo pode ocupar temporariamente todos ou parte dos paquetes da contratada, mediante indenização.

Confirma-se, assim, que a subvenção constante do contrato entre a Costeira e o governo não se constitui uma benesse governamental, pois é concedida mediante exigências rigorosas, e requer a contrapartida da Companhia na prestação de determinados serviços sem ônus ou com descontos para o Estado.

O novo contrato cancela o instrumento anterior, aprovado pelo decreto nº 6.923, de 9 de abril de 1908.¹⁹⁷ Assim, a Costeira deixa de receber os favores de isenção de direitos e impostos concedidos naquela ocasião, como a isenção de direitos aduaneiros para material destinado aos serviços de seus vapores, dos passageiros e do pessoal de bordo, e a dispensa de pagar impostos federais, estaduais e municipais.¹⁹⁸

Ainda em 1913, mais precisamente em 8 de agosto falece, na Ilha de Santa Cruz, Antonio Martins Lage Filho. O acontecimento é noticiado por diversos órgãos de imprensa como, por exemplo, pelo jornal “O Paiz”: “Teve a mais triste repercussão em todos os círculos sociais a notícia do falecimento, na madrugada de ontem, desse estrênuo e infatigável trabalhador, chefe

¹⁹⁶Além das obrigações descritas, os navios conduzirão funcionários públicos em serviço, malotes do correio, dinheiros públicos e objetos para a Secretaria de Estado de Viação e Obras Públicas e repartições anexas, sementes e mudas de plantas destinadas a estabelecimentos públicos, além de 50% de desconto na escolta de presos e 30% de desconto para qualquer outro transporte da União.

¹⁹⁷ Contrato entre o Governo e a Companhia Nacional de Navegação Costeira. Fundo: Presidência da República – Ministério da Viação e Obras Públicas. Acervo do Arquivo Nacional.

¹⁹⁸ Ofício de José Luiz Coelho presidente em exercício da Costeira ao Ministro da Viação, solicitando aditamento ao contrato de 20/5/1913 e pedindo o benefício do substitutivo de 31/12/12. Fundo: Presidência da República – Ministério da Viação e Obras Públicas. Acervo do Arquivo Nacional.

da grande firma de navegação e construção naval, Lage Irmãos.”¹⁹⁹ . Sobre o fato, também “O Imparcial” se pronuncia:

A Companhia Nacional de Navegação Costeira, que tanto serviço tem prestado ao desenvolvimento do nosso comércio, é o produto da extraordinária tenacidade do operoso industrial, que soube levar a cabo os seus mais arrojados projetos, dando-lhes uma orientação moderna e progressiva, que era característico de seu espírito empreendedor.²⁰⁰

A “Revista Liga Marítima” destaca, também, a atuação do fundador da Costeira nas instalações da Ilha do Vianna:

[...] em pessoa, dirigia tudo, superintendia todos os serviços, dava a palavra de ordem, sugeria e levava a cabo os melhoramentos e as transformações, no dique, nos estaleiros, nas oficinas. A Ilha acabou ficando pequena para conter o seu gênio empreendedor. E o grande industrial, de aterro em aterro, foi ganhando terreno ao mar.²⁰¹

Diante das manifestações dos órgãos de imprensa, observa-se a importância de Antonio Martins Lage Filho no cenário empresarial brasileiro, sendo reconhecido pela ação empreendedora e pela capacidade de trabalho.

Com a morte do pai, os irmãos de Henrique, Antonio e Jorge assumem a liderança dos negócios dos Lages, sendo que este último torna-se, por indicação da diretoria, presidente em exercício da Costeira. Henrique Lage, por sua vez, além de continuar acompanhando de perto os interesses da família na região carbonífera de Santa Catarina, passa a se envolver mais nas questões da Costeira, inclusive chegando a representar nas Assembléias a mãe Cecília, e os irmãos Frederico e Renaud.

Nessa ocasião, em 1913, o Brasil passa por profunda crise financeira.²⁰² Para compensar os déficits orçamentários surgidos ainda em 1908, o governo utiliza-se dos empréstimos internacionais realizados em 1910 e 1911. Já em 1912, preocupados com a falta de liquidez do

¹⁹⁹ O PAÍZ, n. 10533. Rio de Janeiro: 9 de agosto de 1913, p.3.

²⁰⁰ O IMPARCIAL, ano 2, n. 248. Rio de Janeiro: 9 de agosto de 1913, p. 4.

²⁰¹ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 7, n. 74, p. 8, agosto 1913.

²⁰² Mais informações a respeito da crise de 1913 e 1914. Cf.: CARONE, Edgard. *A República Velha: instituições e classes sociais (1889-1930)*. São Paulo: DIFEL, 1978a; VILLELA; SUZIGAN, 2001, op.cit.; FRITSCH, Winston. *Apogeu e crise na primeira república: 1900-1930*. In: ABREU, Marcelo de Paiva (org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana 1889-1989*: Rio de Janeiro: Campus, 1992; LUZ, op.cit., 1975; LOBO, op.cit., 1978.

país, os investidores estrangeiros recuam na concessão de novos empréstimos, dificultando, assim, o equilíbrio das finanças nacionais.

Esses fatores, o início do pagamento, em 1911, do *funding loan* de 1898, e a grave crise do comércio exterior, reduzem os saldos comerciais até se tornar deficitário em 1913, assim como os gastos públicos. Com isso, o câmbio sofre baixa, e a abrupta queda dos depósitos da Caixa de Conversão, que tem a finalidade de regular a moeda, ocasiona severo arrocho monetário e lança a economia na recessão, com elevação dos preços dos alimentos e baixa dos salários. Esse quadro recessivo gera dificuldades nos anos seguintes, e é agravado com o início do conflito de 1914.

No próximo capítulo abordar-se-á o período relativo à Primeira Guerra, com as implicações políticas e econômicas que influenciam os negócios da família Lage, bem como a assunção de Henrique Lage ao comando da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

CAPÍTULO 3

A PRIMEIRA GUERRA E A ASSUNÇÃO DE HENRIQUE LAGE AO COMANDO DA COSTEIRA (1914-1918)

Neste capítulo são apresentadas questões que envolvem a participação brasileira na Primeira Guerra, bem como a influência do conflito no desenvolvimento industrial do Brasil. Especificamente sobre as empresas da família Lage, o capítulo mostra os problemas causados pelo conflito no abastecimento do carvão mineral, bem como os efeitos sobre a indústria de construção naval e a navegação de cabotagem. Outro ponto abordado é o do processo sucessório na Costeira, decorrente do falecimento dos irmãos Antonio e Jorge Lage, com o comando da empresa passando para Henrique Lage, que inicia a implementação da estratégia empresarial baseada no trinômio: carvão, ferro e navio.

O Brasil e a Primeira Guerra

O período entre 1914 e 1918 é marcado pela Primeira Guerra, e é neste contexto, junto com as dificuldades financeiras do Estado para liquidar os seus compromissos, que Wenceslau Bráz assume a Presidência da República, em novembro de 1914. Com relação ao conflito, o Brasil procura manter-se neutro, apesar de boa parte da opinião pública ter simpatia pelos aliados, entretanto, com a entrada dos Estados Unidos na guerra e o afundamento de navios brasileiros, a posição de neutralidade gradualmente se modifica.

O primeiro navio torpedeado é o Paraná, em 4 de abril de 1917, e o acontecimento provoca o rompimento das relações do Brasil com a Alemanha, mas ainda não é uma declaração de guerra. Logo a seguir, em 20 de maio, o navio mercante Tijuca é afundado e, no dia 22 do mesmo mês, o Lapa vai a pique, fazendo com que Wenceslau Bráz envie ao Congresso mensagem informando o ocorrido e sugerindo a utilização de navios mercantes alemães ancorados em Portos nacionais. O Congresso acata a sugestão e também declara sem efeito o decreto que fixa a neutralidade brasileira. Mas não é, ainda, a declaração de guerra.

Meses depois, em 18 de outubro, o navio Macau é atacado e, assim, Wenceslau Braz não tem outra saída e encaminha mensagem ao Congresso pedindo a declaração do estado de guerra. O Congresso imediatamente vota a mensagem e, em decreto de 25 de outubro de 1917, o Brasil

declara guerra à Alemanha²⁰³. A atuação brasileira no conflito é, basicamente, na ajuda aos aliados com gêneros e transporte marítimo.²⁰⁴

Na economia, em 1914, a crise financeira do país se acentua, isto porque os preços das exportações caem, assim como a capacidade de importar, o que provoca um declínio da arrecadação do governo e, assim, os déficits orçamentários aumentam. Para se ter uma idéia, a receita governamental cai de 350 mil contos em 1912 e em 1913, para 195 mil em 1914, e o pagamento da dívida pública que absorve 20% do orçamento entre 1911 e 1913, passa a 32% entre 1915 e 1918.²⁰⁵

Contribui para a situação de caos financeiro o vencimento das dívidas de diversos empréstimos, obrigando o governo a remeter dez milhões de libras para pagamento de compromissos da dívida externa, fato este que colabora para o colapso do mercado cambial. Assim, em agosto de 1914, a taxa cambial do mercado livre sobe acima da taxa de estabilização, o que provoca o esgotamento dos depósitos da Caixa de Conversão e, conseqüentemente, seu fechamento.²⁰⁶ Diante desses acontecimentos, não resta outra alternativa ao Governo a não ser buscar outro grande financiamento no exterior para a renegociação da dívida, assim, em 19 de outubro de 1914, é assinado com os Rothschild o segundo *funding loan*.

Com relação à estabilidade cambial, vale observar que essa é, talvez, a maior preocupação dos governantes da época, podendo, inclusive, ser considerado como parâmetro de sanidade econômica. Ao câmbio estão atrelados, dentre outros aspectos econômicos, os gastos públicos, os lucros dos exportadores e dos importadores, e o poder de consumo dos assalariados.²⁰⁷

A Guerra e o desenvolvimento industrial

Antes de ser abordado especificamente os aspectos envolvendo o desenvolvimento industrial no período da primeira guerra, vale destacar as considerações de Caio Prado Junior a respeito do estabelecimento da moderna indústria no Brasil. Para o autor, o setor é estimulado pela queda do câmbio, que provoca o encarecimento das mercadorias de importação, porém, existem fatores que dificultam instalação, e dentre eles estão: a deficiência das fontes de energia,

²⁰³ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na primeira guerra mundial*. Rio de Janeiro: Capemi Editora, 1982. p. 19

²⁰⁴ CAVALCANTI, Pedro. *A presidência Wenceslau Bráz (1914-1918)*. Brasília: Editora UnB, 1983.

²⁰⁵ FRANCO JUNIOR, Hilário; CHACON, Paulo Pan. *História Econômica Geral e do Brasil*. São Paulo: Atlas, 1980, p. 297.

²⁰⁶ VILLELA; SUZIGAN, 2001, op.cit., p. 135.

²⁰⁷ LEVY, 1994, op.cit., p. 113.

como o carvão mineral, em virtude da qualidade e do volume extraído; a falta de siderurgia, ocasionada pelos problemas de deslocamento do minério de ferro e pela própria deficiência do carvão; a desarticulação dos transportes, provocada pelas distâncias dos mercados consumidores, e, também, pela orientação da economia voltada para o exterior e organizada em produções regionais, o que impede a integração do país e o estabelecimento de rede de comunicação.²⁰⁸

Essa exposição de Caio Prado mostra a importância para a indústria nacional das atividades desenvolvidas pela família Lage nos setores carbonífero, siderúrgico e naval.

Com relação ao período da guerra, a economia brasileira é afetada principalmente em função dos torpedamentos de navios mercantes, o que dificulta o abastecimento de produtos importados essenciais e a exportação de produtos, especialmente do café, principal artigo exportado pelo Brasil. Por outro lado, o conflito beneficia a alguns setores da economia brasileira, como o têxtil e o carbonífero, visto que com a precariedade do suprimento por parte dos fornecedores externos, o consumidor se volta para a produção nacional.

Mas, afinal, a guerra de 1914-1918 proporciona ou não o impulso da indústria nacional? Existem duas linhas de discussão sobre a questão, a tradicional, considerando que a guerra impulsiona, e a revisionista, que destaca a desaceleração do ritmo de crescimento da capacidade instalada.

Para Caio Prado, além do câmbio, é também importante para o desenvolvimento industrial a queda do fornecimento dos produtos pela redução das importações durante o período.²⁰⁹ Na mesma linha de Prado Junior, porém com ressalvas, Fislow avalia que, efetivamente, a substituição das importações impulsiona o setor industrial, embora não acompanhada de aumento da capacidade de produção.²¹⁰ Sobre este último aspecto abordado por Fislow, ou seja, o da capacidade produtiva, Baer considera que a dificuldade de importação de bens de capital impede a elevação desse fator, e que naquela época é praticamente inexistente a indústria de bens de capital, assim, a guerra não pode ser considerada como um catalisador do crescimento industrial.²¹¹

²⁰⁸ PRADO JUNIOR, 1972, op. cit., p. 257-258

²⁰⁹ *ibid.*, p. 261.

²¹⁰ FISHLOW, Albert. Origens e conseqüências da substituição das importações no Brasil. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça de (orgs.). *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977, p. 7.

²¹¹ BAER, Werner. *A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1979, p. 290.

Para Versiani, não há dúvida que a análise tradicional fornece uma visão incompleta do processo de industrialização, ao sublinhar a importância das fases de maior substituição de importações, negligenciando os períodos anteriores de formação da capacidade produtiva.²¹² Sobre essa formação, Villella e Suzigan mostram que obedece a um crescimento contínuo desde 1905, atingindo ao ápice em 1912, decrescendo vertiginosamente durante a guerra para recuperar-se novamente em 1918, sendo assim, a tendência de longo prazo da formação de capital e da produção industrial mostra que a Primeira Guerra vem interromper um importante surto industrial do início do século XX.²¹³

A ociosidade da capacidade produtiva no início da guerra e as restrições da importação são os fatores que, segundo Fritsch, proporcionam a recuperação da produção industrial doméstica a partir de 1915. No entanto, o autor afirma que o declínio das importações de bens de capital e a limitação interna da oferta de equipamentos, indicam não ter havido grande expansão da capacidade produtiva da indústria no período do conflito mundial.²¹⁴

Roberto Simonsen enfatiza que das empresas industriais recenseadas, em 1926, 46,5% em número e 24% em capital são criadas entre 1914 e 1919, não procedendo, pois, a afirmação de que a indústria brasileira origina-se apenas da grande guerra européia. Teve esta, de fato, uma pronunciada influência no seu desenvolvimento posterior, por ter provocado uma notável diversificação na fabricação de novos produtos.²¹⁵

Já Villella e Suzigan consideram que não houve surto de industrialização, para os autores, o que parece é a ocorrência do aumento da demanda externa de produtos alimentares como o açúcar, a banha e as carnes, além de tecidos de algodão.²¹⁶

Sobre a indústria têxtil, a queda das importações torna-se benéfica, visto que passa a suprir as necessidades do mercado interno, impossibilitado de abastecer-se dos fornecedores europeus.²¹⁷ Assim, firmam-se as fábricas existentes e surgem outras, beneficiando

²¹² VERSIANI, Flávio Rabelo; VERSIANI, Maria Teresa R. O. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977, p. 125.

²¹³ VILLELLA; SUZIGAN, 2001, op.cit., p. 80.

²¹⁴ FRITSCH, op.cit., p. 43.

²¹⁵ SIMONSEN, 1973, op. cit., p. 20.

²¹⁶ VILLELLA; SUZIGAN, 2001, op. cit., p.146.

²¹⁷ LIMA, 1970, op.cit., p. 328; 329.

principalmente São Paulo, que tem expandido, principalmente, a indústria de tecidos, de calçados e de chapéus.²¹⁸

As dificuldades de importação, que prejudicam a economia nacional com a escassez de combustível e de outros produtos essenciais, vêm tornar o governo cômico da necessidade de estimular certas indústrias básicas, particularmente as de extração do carvão mineral e de siderurgia²¹⁹.

O abastecimento do carvão e os incentivos à indústria carbonífera nacional

Durante a guerra, surgem problemas com o abastecimento do carvão mineral. Como a produção nacional não supre às necessidades do consumo e o conflito na Europa impede que os navios abasteçam o mercado brasileiro com o carvão importado, a deficiência no fornecimento do combustível se acentua. Em virtude dessa crise, a diretoria da Costeira, tentando evitar o colapso completo do abastecimento e, também, por medida de economia, já que o combustível chega a dobrar de preço, decide reduzir as viagens dos cargueiros, passando a utilizar mais vapores mistos, que transportam também passageiros.

O restante do mercado, por sua vez, também busca alternativas, como o incremento da importação de óleo combustível dos Estados Unidos e a reativação do consumo de lenha, cujo suprimento continua abundante. A conjugação desses acontecimentos faz com que, a partir do início da guerra, a questão da energia passe a se constituir, no Brasil, preocupação nacional e de governo, embora ainda com muito debate e pouca ação prática.²²⁰

Assim, são retomadas as experiências com o carvão nacional, além da discussão, por parte de autoridades de diversos setores, dos resultados dos ensaios realizados pela comissão liderada pelo geólogo americano White. As opiniões sobre a utilização do carvão nacional são as mais diversas, que vão da euforia à completa incredulidade. Na luta pelos investimentos no setor, os produtores de carvão, especialmente da região de Santa Catarina, buscam anunciar as qualidades do produto, divulgando as experiências, reunindo autoridades governamentais, parlamentares, técnicos e empresários.

Com o crescente movimento em defesa da utilização do carvão nacional, as ações de incentivo se expandem, tanto é assim que, em dezembro de 1915, é aprovada uma legislação em favor da indústria carbonífera, oriunda do trabalho da comissão composta pelos deputados

²¹⁸ LUZ, op.cit., p.152.

²¹⁹ *ibid.*, p. 194.

²²⁰ LEITE, Antonio Dias. *A Energia do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997, p. 53.

Gustavo Lebon Régis, Simões Lopes, João Pernetá, Raul Veiga e Bento Miranda. Como exemplo, tem-se a lei nº 3.070, que isenta da taxa de conservação dos Portos os navios transportadores de carvão mineral.

Cabe ressaltar que um dos problemas do setor carbonífero é proveniente de uma legislação que, ao longo do tempo, cria dificuldades às companhias de navegação para o consumo do carvão nacional, em função de que o produto importado possui benefícios que o isenta de vários tributos. As isenções são decorrentes, naturalmente, da influência junto ao parlamento dos importadores de carvão estrangeiro²²¹.

Em 1916, surgem outros instrumentos legais para auxiliar o desenvolvimento do setor carbonífero nacional, como a lei nº 3.089, de 8 de janeiro, que autoriza o governo a entrar em acordo com as companhias de navegação, no sentido de reduzir os fretes do carvão ao patamar mínimo possível. Mais tarde, em 30 de setembro, outra medida favorece ao segmento, desta vez do governo de Santa Catarina, que promulga a lei nº 1.136, que isenta de impostos estaduais as companhias organizadas para a exploração do carvão de pedra. Posteriormente, em 30 de dezembro, a lei nº 3.213 isenta dos direitos de importação e das taxas de expediente os maquinismos destinados à exploração, briquetagem e beneficiamento do carvão nacional, além dos maquinismos e aparelhos para a utilização dos subprodutos. Ao mesmo tempo, o governo federal estabelece em 2% a taxa do carvão importado, tornando-o, assim, menos competitivo no mercado interno, atendendo, sobretudo, aos interesses e à aspiração da classe mineradora brasileira.

Nos anos finais da guerra, a falta do carvão agrava-se progressivamente. Assim, em 1917, os estoques se esvaem e o governo é cobrado por uma solução no apoio ao mineral nacional. Na realidade, apesar da adoção de algumas medidas, as autoridades governamentais ainda não conseguem efetivamente criar soluções para viabilizar o setor carbonífero brasileiro, e a deficiência do abastecimento do carvão importado aumenta a preocupação do poder público, em virtude do risco da paralisação de serviços essenciais, como o transporte e a iluminação pública.

Essa apreensão é registrada em telegrama enviado por Nilo Peçanha, ministro das Relações Exteriores, aos Estados Unidos onde afirma: “Presidente seriamente preocupado questão carvão. Despacho coletivo hoje foram apurados dados stock que alarmam governo, e

²²¹BAILLY, Gustavo Adolfo (org.). *Carvão: coletânea de legislação*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1943, p.8.

Vocência sabe paralisação E.F. Central, iluminação Rio, arsenais, navegação, indústrias em geral e mobilização marinha guerra, são serviços que entendem ordem material Nação”.²²²

Com o correr dos meses, a dificuldade do abastecimento do carvão de pedra importado se torna alarmante e cresce a apreensão da população quanto à escassez do produto. Esta situação, faz com que diversos segmentos da sociedade exijam uma ação mais rápida do governo, através de medidas eficazes a respeito da extração do minério nacional. Como exemplo, está a atuação firme da Liga Marítima:

[...] a falta de carvão de pedra parece que, em breve, virá afetar-nos também grandemente, visto como os Estados Unidos de onde mais nos tem vindo esse combustível vai se sentindo já, do mesmo modo, em embarços para atender aos pedidos do estrangeiro [...] a Central do Brasil, está com o seu stock a esgotar-se por estes dias, e de tal fato levou o seu Diretor conhecimento ao sr. Ministro da Viação que já expediu as necessárias providências [...] [com] a recomendação da aquisição de lenha para o consumo da grande via-férrea, em maior escala, depois de se ver a quantidade existente de carvão de todas as procedências existente nas casas importadoras e quais os seus preços.

A Liga cobra, também, atitudes dos segmentos produtores, destacando a atuação positiva da Lage Irmãos:

Não será indiscrição perguntar o que há feito relativamente ao carvão nacional? [...] a não ser os srs. Lage & Irmãos que ainda agora mesmo tem em seus armazéns, nesta capital, 10.000 toneladas de carvão nacional, os outros possuidores de jazidas carboníferas do nosso país que terão feito? como estarão os seus trabalhos de extração do minério? ao que sabemos ainda nada de útil em tal emergência, uma vez que os ramais para as suas zonas carboníferas só para serem ordenadas as suas respectivas construções levou dois anos.²²³

Diante dessa grave situação, são tomadas medidas buscando incentivar o desenvolvimento do setor carbonífero brasileiro. Assim, surge a lei nº 3.232, de 5 de janeiro de 1917, que autoriza a Estrada de Ferro Central do Brasil a adquirir material para a instalação de uma usina de purificação do carvão, além de 12 locomotivas destinadas à queima do carvão nacional. No mesmo ano, Wenceslau Brás sanciona a lei 3.316 da defesa nacional que, dentre outras medidas, autoriza o presidente da República a tomar as providencias necessárias para promover a extração do carvão de pedra nacional, a construir vias férreas para o transporte do

²²² Telegrama expedido em 15.12.1917, de Nilo Peçanha (Ministro Relações Exteriores) para BRASEMB em Washington. Arquivo Wenceslau Brás, VB pr 1916.0502, rolo 5 fotograma 0947. Acervo da FGV-CPDOC.

²²³ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 11, n. 128, p. 9, fevereiro 1918.

mineral, a desenvolver a fabricação de ferro e do aço, e a aparelhar navios para o comércio entre os Portos do país e entre estes e os do exterior.²²⁴

Meses depois, em 3 de outubro, através do decreto nº 3.347, o governo fica autorizado a fazer despesas para a adaptação de grelhas, aumentar o material rodante da Thereza Christina e a construir uma estação aparelhada no Porto de Laguna.²²⁵ Com relação às grelhas, diversas experiências são feitas com bons resultados e o uso delas torna-se fundamental para a queima do carvão nacional pelas locomotivas.²²⁶

Posteriormente, em 6 de janeiro de 1918, novas medidas são tomadas para o incremento da produção carbonífera em Santa Catarina e estão contidas na lei nº 3.454, que autoriza mais um incremento dos equipamentos da Thereza Christina, assim como as obras do Porto de Imbituba e a aquisição, em concorrência pública, da quantidade de carvão nacional que for possível utilizar nos diversos serviços públicos.

Procurando ordenar as questões envolvendo o fornecimento do carvão mineral, em 6 de fevereiro, o decreto governamental nº 12.875 cria a Junta de Abastecimento do Carvão, com sede administrativa na capital federal. Esta Junta, tem como principais atribuições, as de conhecer as reservas de carvão disponível e proceder à distribuição equitativa do minério, garantindo, assim, a normalidade do tráfego das estradas de ferro e do comércio marítimo, trazendo, em decorrência, mais tranqüilidade à população.

Além da ordenação do setor carbonífero, existe a preocupação governamental na melhor organização das pesquisas sobre o mineral. Assim, para atender a este objetivo, é designada pelo governo uma comissão chefiada pelo Diretor do Serviço Geológico do Ministério da Agricultura, Luiz Felipe Gonzaga de Campos, para o levantamento das jazidas dos três Estados do Sul. Concluídos os trabalhos, em 28 de fevereiro, o relatório mostra que a Lage Irmãos extrai das minas localizadas em Tubarão até 70 toneladas diárias de carvão, mais do que permite o transporte feito em carros de bois, podendo chegar a produzir até 400 toneladas por dia, dependendo da construção da linha férrea.²²⁷

²²⁴ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 11, n. 122, p. 46, agosto 1917.

²²⁵ RETROSPECTO COMERCIAL 1917. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: 2 de setembro de 1918, p. 45.

²²⁶ OLIVEIRA, Eusébio Paulo de. *Regiões Carboníferas dos Estados do Sul*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918, p. 111.

²²⁷ BELOLLI; QUADROS; GUIDI, op. cit, p. 58

Sobre as condições do carvão catarinense, cabe apresentar o relatório de Paulo de Frontin, elaborado em março de 1920²²⁸. No documento, o engenheiro mostra a necessidade do beneficiamento do produto para utilização em fornalhas comuns, em virtude do volume de cinzas, cerca de 25%, e da elevada proporção de pirritas de ferro, e cita o ensaio feito por David Draper, que consegue reduzir 50% das cinzas e praticamente eliminar a pirita.

Frontin destaca, também, as experiências realizadas com o carvão beneficiado,²²⁹ como a efetuada nos vapores do Lloyd Brasileiro com resultados realmente favoráveis, tendo recebido, inclusive, o seguinte comentário do presidente da Companhia Osório de Almeida: “Este carvão continua a dar os melhores resultados e a marcha pelo mesmo desenvolvido [na velocidade dos navios] não desmerece da que se verifica pelo carvão estrangeiro.” Outro ponto que merece destaque é o relatório da comissão chefiada por Gonzaga de Campos, onde consta: “Em Criciúma há um fato notável que constitui verdadeiro marco de progresso, o mais poderoso recurso para acreditar e radicar o emprego do carvão nacional e que em breve servirá de norma a todos os campos de lavra. O carvão extraído e quebrado, lavado em aparelhos bem dispostos de modo a aumentar-lhe de muito o valor comercial.”

Pelo que se pode verificar, para que o carvão catarinense possa competir em qualidade com os melhores combustíveis importados é necessário o investimento no beneficiamento do produto. Além disso, para incrementar a produção, é fundamental a melhoria das condições de extração e transporte, bem como a adoção de incentivos para a utilização pelas empresas consumidoras.

Em virtude dessas questões, outras medidas são tomadas para o incremento da indústria carbonífera nacional e também para a siderurgia. Assim, em 30 de março de 1918, são editados os decretos n^os 12.943 e 12.944, onde estão previstos incentivos para a extração e beneficiamento do carvão e, também, para a instalação da indústria siderúrgica.

Quanto ao carvão, dentre outros benefícios, é estabelecido o empréstimo sob hipoteca, até o limite da metade do capital de, no máximo, 2.000 contos de réis, com pagamento de juros de 5% às empresas de mineração cuja produção exceda a 150 toneladas diárias e que beneficiem ou

²²⁸ COMPANHIA BRASILEIRA CARBONÍFERA DE ARARANGUÁ. Relatório 1919. *Jornal do Commercio*, ano 94, n. 113. Rio de Janeiro: sexta-feira, 23 de abril de 1920, p. 10.

²²⁹ O beneficiamento do carvão é realizado na mina por aparelhos que separam os pedaços maiores de 6 cm, levados aos britadores que quebram esses pedaços, reduzindo-os às dimensões desejadas e passando-os por caixas de lavagem, em que o carvão já britado é, por meio da água, separado por densidade, refugando-se o do fundo carregado de pirritas de ferro e de schistos, e aproveitando-se a parte superior que é quase isenta daquelas impurezas.

pretendam beneficiar o carvão. Para a siderurgia, em termos gerais, a legislação também prevê a concessão de empréstimos para as empresas do setor.²³⁰

Observa-se, portanto, que a guerra efetivamente gera uma movimentação em prol da indústria carbonífera nacional favorecendo, assim, ao desenvolvimento do setor. Além disso, embora mais modestamente, também surgem medidas de incentivo à siderurgia. Com relação ao carvão, os diversos instrumentos legais editados no período permitem, dentre outros benefícios, a concessão de empréstimos às empresas mineradoras, a redução e até mesmo a isenção de tarifas e taxas, além da eliminação de direitos de importação de equipamentos para extração e beneficiamento do minério.

A Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá

Nesse período de apoio à indústria carbonífera nacional, empresários liderados pelo engenheiro Paulo Lacombe adquirem, em agosto de 1916, terras de colonos na região da atual Criciúma. Daquele local, Lacombe retira carvão para avaliação da qualidade do minério sendo que, mais tarde, o relatório com os resultados positivos sobre a experiência chega às mãos de André Gustavo Paulo de Frontin. Assim, Frontin, Lacombe, Maurício de Souza e Arthur Watson Sobrinho, além de outros interessados, se organizam e passam a participar de iniciativas para a formação de uma companhia carbonífera. Também em 1916, o presidente da Empresa Industrial Melhoramentos do Brasil, Conrado Jacob de Niemeyer, resolve participar da formação do Sindicato Carbonífero Catharinense.

No ano seguinte, a Melhoramentos e o Sindicato decidem, em 12 de junho, incorporar a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá. Com capital de 1.500 contos de réis, com o Sindicato participando com 750 contos de réis, através de 7.500 ações de 100 mil réis cada. A Companhia, liderada por Paulo de Frontin, tem por finalidade a exploração de carvão das minas de Araranguá. Posteriormente, em novembro de 1917, o estatuto é alterado, incluindo-se a construção de um ramal ferroviário que ligue Tubarão à região das minas, bem como o arrendamento da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, transferido pela Companhia São Paulo-Rio Grande.

²³⁰ Para maiores informações sobre os decretos, Cf. . BELOLLI; QUADROS; GUIDI, op.cit.; FLEMING, 1927, op.cit.; BAILLY, op.cit.

No ano seguinte, em 20 de março, pelo decreto nº 12.933 é autorizada a transferência do contrato da ferrovia para a companhia carbonífera. Ainda em 1918, é feita a mudança para a Araranguá do contrato da Thereza Christina, bem como as concessões da referida Estrada, entre São Francisco a Porto Alegre, e do Porto de Massiambu, passando, assim, o controle da Estrada de Ferro para Henrique Lage, que promove investimentos para a sua recuperação.

Em 19 de junho de 1918, é proposto o aumento do capital de 1.500 contos de réis para 3.000 contos de réis, dividido em 30.000 ações de 100 mil réis cada. Efetivado o aumento, em 27 de junho, este tem o objetivo de investir em novos equipamentos para extração e beneficiamento do carvão, e, principalmente, obter benefícios governamentais, especialmente os previstos nos já citados decretos nºs 12.943 e 12.944.

Com o aumento de capital, Henrique Lage adquire a maioria das ações da Araranguá, tornando-se, assim, o principal acionista. Na mesma oportunidade, André Gustavo Paulo de Frontin, em virtude de impedimento legal, deixa a Presidência e passa para consultor técnico e Conrado J. de Niemeyer torna-se presidente interino. São, também, acionistas da Companhia: Candido Gaffrée, José Martinelli, Zózimo Barroso do Amaral e Theodoro Gomes.

As cláusulas do contrato de arrendamento são consolidadas pelo Decreto nº 13.192, de 11 de setembro de 1918, que, em termos gerais, estabelecem o seguinte: arrendamento até 31 de dezembro de 1966, das linhas atuais, estações, armazéns, escritórios, depósitos e demais dependências e linhas que vierem a inaugurar; valor do arrendamento, 2,5% renda bruta anual até 31 de dezembro de 1926, e 5% após esta data; o transporte gratuito de colonos e imigrantes, sementes dos lavradores, malas do correio, funcionários postais, dinheiro do Tesouro Federal ou do Estado, pessoal de fiscalização, munição e soldados; e abatimento de 15% em outros casos. Ainda pelo instrumento contratual, a Companhia recebe a isenção de impostos de importação e tem direito a desapropriar áreas para construção das linhas. Em função disso, obriga-se a construir: a linha Tubarão-Araranguá, passando por Criciúma, com ramal à margem direita do rio Urussanga até barra do Caeté; o prolongamento de Lauro Müller até jazidas situadas em Treviso; um Porto em Massiambú ou outro ponto do litoral fronteiro à Florianópolis.²³¹

Além desses investimentos, os Lages aproveitam a oportunidade surgida na indústria salinera do Rio Grande do Norte e investem no mercado do sal.

²³¹ Em 9 de outubro de 1918 assinado o contrato por Antonio Tavares de Lyra, Ministro dos Negócios da Viação e Obras Públicas e por Conrado Jacob de Niemeyer, presidente da Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá. Diário Oficial da União, ano LVII, n. 235. Distrito Federal: sexta-feira, 11 de outubro de 1918, p. 12831-12837.

Os Lages e a indústria salineira

Em 1914, ocorre o fim do monopólio da exploração do sal no Rio Grande do Norte, modificando, assim, o cenário econômico desse importante produto. Na região, as salinas estão localizadas principalmente nos municípios de Assú, Macau, Areia Branca, Touros e Mossoró. A extração²³² inicia-se ainda no período colonial, porém, o sal potiguar só ganha impulso após a Independência, com o fim do monopólio comercial português, quando então os grandes fazendeiros da região formam pequenas salinas, passando a salgar as carnes do gado abatido e enviando-as às áreas consumidoras.

Mas as limitações desses produtores dificultam o desenvolvimento da produção salineira, pois é fundamental a organização de um sistema que leve o produto aos principais centros consumidores, especialmente aos charqueadores localizados no Sul do país. Assim, passa-se a admitir a concessão para a exploração do sal às companhias que venham a unir produção e transporte.²³³ Para isso, em 1889, o governo imperial faz uma concessão a Antonio Coelho Ribeiro Roma, a denominada “Concessão Roma”²³⁴, para explorar o sal em terras na região de Mossoró. Roma funda, então, a Companhia Nacional de Salinas Mossoró-Assú.

Mas a concessão causa insatisfação entre os produtores já estabelecidos, visto que ao controlar a exportação do produto, a Companhia impõe para compra preços bem abaixo aos da venda junto aos consumidores, além de se beneficiar de favores com relação aos impostos. Em decorrência, em 1897, é firmado um contrato entre as partes em litígio, no entanto, produtores individuais e pequenas empresas levam o contrato a juízo. Para tentar atenuar a situação, em setembro de 1905, o governador Tavares de Lyra estimula a criação de um sindicato de salineiros, entretanto, a exigência de que os associados tenham frota para o transporte impede a participação dos produtores locais, dificultando, portanto, a organização sindical. Assim, a Companhia Comércio e Navegação, vinculada a Pereira Carneiro & Cia., vence a concorrência para a arrematação do imposto sobre o sal.

²³² Basicamente a produção do sal passa por etapas, a saber: introdução da água do mar nas salinas; passagem pelos evaporadores, parecidos com grandes piscinas de lâmina de água não superior a 50 cm; passagem pelos cristalizadores, semelhantes aos evaporadores porém com lamina de água menor; lavagem, para eliminar as impurezas; estocagem ao ar livre, onde passa por um processo de “cura”, reduzindo a umidade e resíduos prejudiciais à boa qualidade do produto, como as bactérias.

²³³ ANDRADE, Manuel Correia de. *O território do sal: a exploração do sal marinho e a produção do espaço geográfico do Rio Grande do Norte*. Coleção Humanas Letras, Coleção Mossoroense v. 848. Natal-RN: UFRN, CCHLA, 1995, p. 35

²³⁴ Concessão Roma: monopólio autorizado pelo decreto imperial nº 10.413 de 26 de outubro de 1889 e pelo contrato de 29 de outubro de 1889, que concede sobre todos os terrenos salineiros ainda não aforados nas margens do Rio Mossoró, desde a cidade até Areia Branca, Assú da cidade até Macau e Touros até Guamaré, a Antonio Coelho Ribeiro Roma, mais tarde transferido à Companhia Nacional de Salinas Mossoró-Assú posteriormente Pereira, Carneiro & Companhia Ltda (Companhia Comércio e Navegação). LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró*. Colôção Mossoroense, série C, v. DXCIX, 1990. Edição fac-similar da Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, 1941.

Somente em 1912 é organizado o Sindicato dos Salineiros do Rio Grande do Norte, reunindo tanto os produtores locais como a Companhia Comércio e Navegação. Porém, com a manutenção do contrato que dá o monopólio à Comércio, surge, por parte daqueles que se sentem prejudicados, outra ação judicial. Em decorrência, o contrato é anulado em 1914 pelo governador Ferreira Chaves²³⁵

O fim do monopólio estimula a participação de outras empresas ligadas ao setor de navegação, além da Comércio e Navegação. Tanto é assim que, apesar das dificuldades econômicas no período da grande guerra, os Lages ampliam os negócios e entram no mercado de sal no Rio Grande do Norte, com a compra, em 28 de junho de 1916, pela Lage Irmãos, organização à época em fase de liquidação em função do falecimento de Antonio Martins Lage Filho, de 5.000 toneladas do produto proveniente do Rio Grande do Norte. O produto é adquirido do coronel Francisco Sólton, pelo valor de 65 contos de réis.²³⁶

Posteriormente, os Lages investem também em salinas, participando mais efetivamente da exploração do sal. Ressalta-se que, até fins da Primeira República, a indústria salineira possui forte presença das grandes companhias de navegação. Como exemplo, em 1929, a firma Pereira Carneiro & Cia Limitada (Comércio e Navegação) possui cerca de 37% da área total dos cristalizadores e a Lage Irmãos (Companhia Costeira), proprietária das salinas Imburanas, São Pedro e Casqueira, conta com área correspondendo a 17% do total.²³⁷

Além do Rio Grande do Norte, o Estado do Rio de Janeiro torna-se, também, outro grande produtor de sal, através da instalação de indústrias salineiras nos atuais municípios de Cabo Frio, Arraial do Cabo e Araruama. A exploração do sal na região cabofriense tem início efetivo ainda no século XIX, porém, só toma impulso a partir de 1895, devido principalmente a

²³⁵ ANDRADE, Manoel, op.cit., p. 37; 38.

²³⁶ Escritura de compra e venda. 3º ofício de notas, livro nº 932, fls. 44 v.-45 v. Microfilme 010.141-79. Acervo do Arquivo Nacional.

²³⁷ ANDRADE, Manuel Correia. *A produção de sal*. Coleção Mossoroense, série B, n. 926. Mossoró: Escola Superior de Agricultura de Mossoró; Fundação Guimarães Duque, 1991, p. 8; 9. Também sobre o sal do Rio Grande do Norte. Cf.: SILVA, Janice Theodoro da. *Raízes da ideologia do planejamento: nordeste (1889-1930)*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1978; DUARTE, Dioclécio. A indústria extrativa do sal e a sua importância na economia do Brasil. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1941.; DUARTE, Dioclécio. *O sal na economia do Brasil*. Rio de Janeiro: Alba Editora, 1942; ANDRADE, Manuel; CALDAS, Raul. *A salina modelo*. Coleção Mossoroense. Rio de Janeiro: Alba Editora, 1942; MONTEIRO, Denise Mattos. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Editora UFRN, 2000.

dois fatores: a nacionalização dos serviços de cabotagem em 1891 e a elevação das tarifas aduaneiras a partir de 1902.²³⁸

Mais tarde, em maio de 1925, Henrique Lage adquire, por aforamento, terreno localizado entre Araruama e Cabo Frio²³⁹, onde, mais tarde, passa a explorar duas salinas, sendo a mais importante a Macau, com 170.000 cristalizadores e com uma produção média em cinco anos de aproximadamente 4.000 toneladas.

Ainda com relação ao sal, ressalta-se que, assim como o carvão, o produto gera grande disputa entre os que defendem o artigo nacional e aqueles que consideram mais viável o uso do importado. O sal brasileiro, especialmente o do Rio Grande do Norte, é comparado pelos charqueadores do Rio Grande do Sul com o de Cadiz, na Espanha, além disto, os salineiros que não são ligados às empresas de navegação reclamam constantemente o valor dos fretes cobrados pelas companhias. A esses dois aspectos, acrescenta-se mais um, os impostos, com reclamações do produtor nacional com relação ao imposto de consumo, e do importador, com relação à tarifa de importação.

Sobre a qualidade do sal, os charqueadores gaúchos, principais consumidores, se dividem, uns considerando bom para o uso e outros reclamando da deterioração das carnes, discordância esta explicável, pois depende da época de extração e, também, do fornecedor. Para melhorar às condições do sal, a solução é o maior tempo da chamada “cura”, ou seja, a exposição do sal ao ar livre para a eliminação de bactérias, sendo, no entanto, a adoção desse método inviável, em virtude do aumento do período de retorno do investimento feito pelas empresas.

Toda esse conflito pode ser bem observado no discurso em defesa do sal nacional proferido na Câmara dos Deputados por Café Filho, representante potiguar na Casa, em 17 de agosto de 1935. Na ocasião, o deputado declara ter a impressão que agentes estrangeiros conspiram contra a economia nacional, devido aos rumores de facilidades para a importação do produto estrangeiro. Segundo o parlamentar, o sal do Rio Grande do Norte tem as mesmas propriedades do importado de Cadiz, bastando, para isto, que demore mais tempo ao ar livre para perder as bactérias.

²³⁸ BERANGER, Abel F. *Dados históricos de Cabo Frio*. PROCAF-Companhia de Desenvolvimento de Cabo Frio, 1993.

²³⁹ Em Cabo Frio Henrique Lage chega a possuir duas salinas. As terras são adquiridas através do foramento de Adolpho da Cunha Marques, do terreno de 4.251.000 m², localizado na região entre a atual Araruama e Cabo Frio. Documento disponível em: <[HTTP://www.cabofrio.rj.gov.br/memoria_fazendaria/cabo_frio_textos.php?cod=v_02_0170.txt&texto=HENRIQUE%20LAGE](http://www.cabofrio.rj.gov.br/memoria_fazendaria/cabo_frio_textos.php?cod=v_02_0170.txt&texto=HENRIQUE%20LAGE)>

Quanto ao preço elevado do transporte do produto nacional, já que o comprador paga por tonelada 30 mil réis de trajeto transoceânico, desde Cadiz, enquanto do Rio Grande do Norte ao Rio paga 81 mil réis. Café Filho responsabiliza as elevadas tarifas e impostos e a distância de cerca de dez milhas em que os navios ficam dos Portos de Macau e Areia Branca, o que dificulta e torna mais caro o embarque do sal. Como solução, o deputado propõe:

Se ampararmos a indústria salineira dando-lhe organização, crédito, transporte, abertura dos Portos por onde ela possa escoar-se, estou certo de que poderemos concorrer com o sal de Cadiz, vencendo-o internamente e conquistando os mercados platinos onde temos possibilidade de vender 400 mil toneladas da produção nacional, da natureza do nosso sal que, está demonstrado, possui as mesmas propriedades do sal de Cadiz.²⁴⁰

Aos poucos a qualidade do sal nacional vai melhorando e cresce a utilização por parte dos charqueadores, entretanto, começa a surgir problemas de desequilíbrio do abastecimento, ou seja, ora existe escassez do produto, ora os estoques ficam elevados. Em 1940, o controle estatal promovido por Vargas chega à indústria salineira, com o governo intervindo no mercado através da criação do Instituto Nacional do Sal²⁴¹. A entidade, no geral, tem como objetivo manter o equilíbrio entre a produção e o consumo do produto, através de estabelecimento de cotas para o produtor, além de adotar medidas necessárias ao melhoramento da qualidade do sal.²⁴²

Pelo exposto, cabe destacar mais uma vez o senso de oportunidade para os negócios da família Lage, que, aproveitando-se da dependência existente da indústria extrativa do sal em relação ao transporte e o fim do monopólio em 1914, investe, já em 1916, na aquisição do produto para a comercialização. Posteriormente, na década de 1920, com Henrique Lage no comando das atividades da família, é ampliada a atuação no setor salineiro, com investimentos na expansão da extração do produto no Rio Grande do Norte e o início da atuação na região de Cabo Frio, além da instalação da refinaria do famoso sal da marca ITA.

A gestão da Costeira no período da Primeira Guerra

²⁴⁰ Requerimento n. 112 de 1935, de Café Filho sobre as conclusões do Conselho Federal do Comercio Exterior, relativo ao sal. Anais da Câmara dos Deputados. Sessões de 13 a 21 de agosto de 1935. v.13, 1935. 91ª sessão de 17 de agosto de 1935. Rio de Janeiro: Baptista de Souza, 1936, p. 495-499.

²⁴¹ Criado através do Decreto-Lei nº 2.300, de 10 de junho de 1940.

²⁴² DUARTE, 1942, p. 198.

Após os anos iniciais em que aplica recursos provenientes dos saldos financeiros para a aquisição de material flutuante, a diretoria da Costeira passa a utilizar-se de empréstimos para o desenvolvimento da Companhia. Na Assembléia Geral, realizada em 18 de julho de 1914, o presidente interino Jorge Lage²⁴³ expõe a situação da empresa e justifica a estratégia financeira adotada, através do seguinte relato:

Aliás, em toda a parte e qualquer que seja o ramo de indústria econômica ou comércio que se considere, ao seu desenvolvimento corresponde normal e naturalmente a expansão do seu crédito e o conseqüente uso dele, que, feito nos limites dos recursos momentâneos e virtuais e guardadas as prescrições da prudência, constitui o processo ordinário, usual, lícito e vantajoso de conseguir-se aquele desenvolvimento. Ninguém ignora que dever – levantar por empréstimo capitais que se não dissipam e antes se empregam só e só na valorização do ativo, não constitui exceção, nem é ato censurável; fazendo-o, a indústria deve manter-se igualmente afastada de falta como do excesso de iniciativas, e, agindo dessa forma, ela se beneficia assim mesmo e também aos capitalistas, que precisam dar giro aos seus recursos sob pena de vê-los depreciados.

Com relação aos investimentos nas organizações, vale recorrer a Schumpeter, que destaca a questão do crédito e afirma que para o empresário a obtenção de empréstimos é fundamental, constituindo um elemento importante do processo de desenvolvimento industrial. Assim, para o autor, o empresário naturalmente torna-se um devedor sem, no entanto, correr risco, pois este fica para quem concede o crédito.. Na concepção de Schumpeter, o risco, caso a empresa venha a fracassar, cai sobre o indivíduo enquanto capitalista ou possuidor de bens, mas não como empresário e, mesmo que este possa arriscar a reputação, a responsabilidade econômica direta do fracasso não recai nunca sobre ele.²⁴⁴

Observa-se, diante do exposto por Jorge Lage e das afirmações de Schumpeter, que as ações da diretoria da Costeira estão de acordo com aquilo que se espera de uma empresa que deseja se desenvolver.

Na mesma reunião, Jorge afirma que nenhuma empresa do ramo de navegação pode crescer sem auxílio do crédito, apesar de ser bastante excessivo o que a empresa paga anualmente em juros e comissões, e que a única saída alternativa é a elevação do capital, que é de 3.500 contos de réis. Na oportunidade, as condições da economia impedem a aplicação de recursos por parte dos acionistas.

²⁴³ Jorge Lage é eleito diretor-presidente em dezembro de 1914, juntamente com o diretor-secretário Luiz Pereira Ferreira de Faro. A partir de março de 1915 os escritórios passam para a Rua da Candelária nº 4.

²⁴⁴ SCHUMPETER, op.cit., p. 71-73; 92; 93.

Necessitando ajustar a gestão financeira da Companhia, a diretoria propõe ao conselho fiscal a renegociação das dívidas, principalmente com a Lage Irmãos, organização que utiliza o respectivo crédito na praça para o crescimento da Costeira.²⁴⁵ Sobre a relação existente entre a Costeira e a Lage Irmãos, Antonio Lage, então presidente da Costeira, em Assembléia Geral realizada no dia 13 de julho de 1915 afirma: “[...] acrescentarei agora que a firma Lage Irmãos tem mantido com esta Companhia as mais íntimas e estreitas relações, formando com a mesma como que uma só e única empresa.”²⁴⁶

Observa-se, assim, que a Lage Irmãos é, na ocasião, a avalista das negociações da Costeira, dando, como principal gerenciadora da formação do capital da família Lage a garantia necessária aos credores.

Com relação ao aumento do capital social, a solução encontrada pela diretoria é a subscrição das ações pela Lage Irmãos, através da passagem de bens e dinheiro para a Costeira. Assim, a partir das autorizações conferidas nas Assembléias de 29 de maio, 12 de junho e 1º de julho de 1915, é reformado o estatuto e o capital social passa para 11.000 contos de réis.

Para capitalizar mais recursos, em 11 de setembro de 1915 é lançado pela Costeira o manifesto para emissão de empréstimo por debêntures²⁴⁷, na ordem de 17.150 contos de réis, através da emissão de 85.750 títulos no valor de 200 mil réis cada. Em contrapartida, a empresa paga juros de 7% ao ano, sendo o resgate feito em 20 anos, em amortização de 5% ao ano, a começar de 1920. Como garantia, a Companhia oferece diferentes bens para hipoteca e penhor, como a Ilha do Vianna, com todo o terreno, benfeitorias, equipamentos e outros materiais, além de vapores, barcas e diversos materiais flutuantes, valendo aproximadamente 27.292 contos de réis.

O empréstimo visa ajudar a Costeira no cumprimento de compromissos assumidos na construção de novos navios da frota e, também, para auxiliar no desenvolvimento da Companhia.

Esse comportamento da diretoria da Costeira de recorrer a empréstimos para a solução de necessidades financeiras, é comum, na época, entre as sociedades anônimas com caráter familiar. Segundo Bárbara Levy, essas sociedades não procuram efetivamente captar capitais externos, assim, em caso de necessidade de novos recursos, as companhias preferem recorrer a

²⁴⁵ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral de 18 de julho de 1914. *Jornal do Commercio*, ano 88, n. 209. Rio de Janeiro: 29 de julho de 1914, p. 10.

²⁴⁶ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral de 1 de julho de 1915. *Jornal do Commercio*, ano 89, n.193. Rio de Janeiro: 13 de julho de 1915, p.10.

²⁴⁷ Debênture: é um título, feito só internamente, que representa a dívida de uma empresa ou banco com prazo de vencimento e normalmente uma taxa prefixada, para atrair investidores. Para a empresa a vantagem é poder pagar num prazo mais longo sem precisar se sujeitar à variação cambial. *CADERNO DINHEIRO*. Folha de São Paulo: terça-feira, 24 de agosto de 2004, p. B-1.

empréstimos, aumentando o endividamento da empresa, do que abrir de fato a companhia a terceiros.²⁴⁸

O aumento do capital e a emissão de debêntures refletem nos resultados financeiros da Companhia, proporcionando prosperidade e lucro. Em decorrência, novos investimentos são realizados, como a aquisição, em 1916, do terreno localizado na avenida Rodrigues Alves, 303, onde, no ano seguinte, inicia-se a construção de espaçoso prédio, com o pavimento térreo destinado aos depósitos de mercadorias e o superior aos escritórios.

A navegação e a revisão do Contrato de 1908

Apesar dos esforços da diretoria da Costeira, em função das condições recessivas da economia nos anos que antecedem o início da guerra européia e, também, devido à falta de material flutuante, não é possível estender em 1914 a linha de Recife até Manaus, prevista no contrato de 1913. Assim, atendendo ao pedido da Companhia, o governo prorroga até 20 de maio de 1915 o prazo para início das operações naquele trecho.

No dia anterior ao vencimento da prorrogação, a diretoria solicita novo adiamento, desta vez por prazo indeterminado, além da supressão de uma viagem da linha subsidiária e da escala nos Portos de Angra, Paraty, Ubatuba, Caraguatatuba e Villa Bella, mantendo-se as tabelas de preços fixadas no acordo. Em compensação, caso seja aprovado o pedido, a Costeira se propõe, pela mesma subvenção de 20 contos de réis, a levar os navios até Cabedelo e Natal. O pedido da Companhia é analisado pelo ministro da Viação e Obras Públicas Augusto Tavares de Lyra, que determina que a prorrogação solicitada pela Companhia Nacional de Navegação Costeira só pode ser concedida mediante revisão do contrato.²⁴⁹

Dentre os motivos que inviabilizam o trecho até Manaus, está a questão que envolve os navios Itagiba e Itaberá. Com relação ao primeiro, apesar de estar construído não consegue sair da Inglaterra pela dificuldade de formação da tripulação, em função da escassez de homens e altos salários, e pela proibição do governo inglês da exportação de vapores, em virtude da deflagração da guerra européia.

Após insistentes negociações, em 23 de julho de 1915 o governo inglês autoriza a saída das embarcações, sob condição de fiança inicialmente fixada em 60.000 libras e reduzida, posteriormente, para 30.000 libras, e que deve ser paga ao soberano Jorge V, seus herdeiros e sucessores. Além da fiança, existem outras exigências como as que, durante a guerra, os navios

²⁴⁸ Para ter mais informações a respeito das sociedades anônimas no Rio de Janeiro. Cf.: LEVY, 1994, op.cit.

²⁴⁹ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 8, n. 98/99, p. 25, ago/set 1915.

não podem ser empregados direta ou indiretamente no serviço ou no comércio com qualquer inimigo da Grã-Bretanha, bem como carregar gêneros procedentes ou destinados a qualquer desses países inimigos.

Às exigências já descritas, incorpora-se a que obriga o navio a ter o comandante e um telegrafista inglês, o que contraria a legislação do Brasil, que estabelece que uma embarcação tendo como capitão um cidadão estrangeiro perde a condição de brasileira. Outra questão é o termo “para com o seu soberano” utilizado no acordo, e que coloca o comprador como súdito da realeza britânica, praticamente subordinando a Costeira ao governo inglês. Diante das exigências, a Companhia recorre ao ministro das Relações Exteriores, solicitando interferência do governo brasileiro para a liberação dos vapores.²⁵⁰

Finalmente, em outubro de 1915 chega o vapor Itagiba e, no final do ano seguinte, o Itaberá. Esses vapores ficam penhorados aos construtores, até o pagamento total da dívida.

Quanto ao adiamento do prazo para a ligação até Manaus, as negociações entre a Costeira e o governo continuam, com o ministro Tavares de Lyra autorizando, em 10 de julho de 1915, a prorrogação por tempo certo e a revisão do contrato com vantagens para o Tesouro e para o comércio. A Costeira não concorda com a fixação do prazo e propõe o trajeto de Recife a Manaus com extensão até Mossoró, para atender ao mercado de sal do Rio Grande do Norte.

Logo em seguida, para a renovação, o governo propõe reduzir fretes, sendo a proposta contestada por Antonio Lage, que argumenta a escassez e o encarecimento do carvão, além de mostrar que as linhas regulares sofrem a concorrência das chamadas companhias livres, que podem agendar nos Portos o abastecimento completo de cargas.

Surge, ainda, uma outra proposta do governo que, entre outras medidas, estabelece a redução de fretes de mercadoria em 15%; a transferência para outras companhias do trecho Recife-Manaus; e a criação de outras linhas, reduzindo o valor médio por milha da subvenção. Por fim, em 2 de outubro, a Inspeção de Viação Marítima e Fluvial concorda com a questão de força maior e faz cessar a linha Recife-Manaus.

Esse é o quadro de negociações, a Costeira pretendendo o adiamento do trecho de Recife a Manaus, e o governo buscando aproveitar para renovar o contrato em condições mais vantajosas para o Tesouro. Este aspecto fica claro no ofício enviado em 3 de novembro de 1915, por Tavares de Lira ao Presidente Wenceslau Braz, que se refere ao indeferimento do pedido de prorrogação da Costeira em 20 de maio de 1915:

²⁵⁰ Correspondência de 31 de julho de 1915, de Antonio Martins Lage ao Ministro da Viação.

[...] “embora pudesse ser deferido o pedido diante das razões produzidas, julguei mais acertado recusá-la para, nos termos da disposição orçamentária, rever o contrato da requerente, reduzindo os pesados ônus dele decorrentes e obtendo vantagens reses e imediatas para o tesouro e para o comércio. A companhia concordou na revisão de acordo com as cláusulas anexas ao decreto ficando suprimida de vez a subvenção a maior de 20:000\$000 até Manaus. Com a mesma subvenção de 20:000\$000 atuais (até Recife) duas novas linhas foram acrescentadas. Assim, na linha subsidiária Norte – 2 viagens mensais com início em Recife termina em Natal com escalas na Bahia, Recife e Cabedello. Linha de carga como segunda linha – mensal – ida e volta entre Rio e Mossoró.²⁵¹

Assim, pelo decreto nº 11.774, de 3 de novembro de 1915 é autorizada a revisão do contrato da Costeira com o Governo, tendo sido assinado o respectivo termo em 30 de novembro daquele ano. Além da renovação do contrato, durante o ano de 1915 é aprovada a inclusão do Porto de Antonina, a título de experiência, nas escalas da linha subsidiária sul²⁵²

No ano seguinte, em 15 março, a Costeira conquista do governo os mesmos favores do Lloyd brasileiro, como isenção de impostos e de direitos aduaneiros, exceto a subvenção, sem prejuízo, todavia, da que lhe fora outorgada em 1913. Em contrapartida, a Costeira se obriga a uma série de exigências, como a de atuar exclusivamente na navegação de cabotagem e a de não alienar, sob pena de nulidade do acordo, navio algum de sua propriedade sem prévia autorização do governo e, ainda, a de se sujeitar às demais obrigações estabelecidas em contratos congêneres.

Ainda em função da guerra, Wenceslau Bráz edita, em 9 de dezembro de 1915, o decreto nº 11.806, que resolve declarar de utilidade pública, enquanto durar a guerra européia, a desapropriação dos navios da marinha mercante nacional, utilizando, dentre outros, o argumento de evitar que a venda de embarcações cause atritos internacionais em função da neutralidade. Provavelmente, essa atitude de Bráz decorre dos boatos sobre a venda da Costeira para

²⁵¹ Ofício do Ministro Tavares de Lira ao Presidente Wenceslau Braz em 3 de novembro de 1915.

²⁵² Linha Norte-Sul passando os vapores da companhia a promover escalas na ida, nos portos de Pelotas, Rio Grande do Sul, Florianópolis, Paranaguá, Antonina e Santos; e, na volta, nos portos de Santos, Antonina, Paranaguá, S. Francisco, Florianópolis, Rio Grande do Sul e Pelotas. Na linha subsidiária entre R. Janeiro e P. Alegre as escalas tocam na ida em Paranaguá, Florianópolis, R. Grande e Pelotas e na volta em Pelotas, Rio Grande do Sul. Na linha auxiliar quinzenal entre Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul são feitas escalas, tocando na ida e na volta em Angra, Ubatuba, Caraguatatuba, Villa Bella, S. Sebastião, Santos, Cananéia, Iguape, Itajahy e Florianópolis.

estrangeiros, o que gera, inclusive, debates na Câmara dos Deputados, com o deputado Felisbello Freire requerendo informações a órgãos do Governo.²⁵³

O Estado controla a navegação e expropria navios alemães

Em 24 de março de 1917, o governo, utilizando-se do previsto na legislação e, também, em cláusula contratual, onde consta a possibilidade da utilização de vapores por parte do poder público, requisita, para incorporação temporária à frota do Lloyd Brasileiro, os vapores Itaberá, Itapacy, Itatinga e o navio-motor Itamaracá.

Posteriormente, devido à crise dos transportes marítimos e objetivando organizar os serviços da marinha mercante, o governo decide estabelecer o controle da navegação a cargo do Lloyd Brasileiro e sob a direção do ministro da Fazenda, Antonio Carlos Ribeiro de Andrada. Para atender ao controle são tomadas as seguintes medidas com relação à Costeira: mantém incorporados os navios requisitados em março; submete os armazéns a uma mesma direção; designa Antonio Martins Lage como representante da companhia junto ao Lloyd; e torna sem efeito as linhas do atual contrato entre a Costeira e o Governo, e, em consequência, transfere a subvenção para o Lloyd Brasileiro.²⁵⁴ Como compensação, é estabelecido o pagamento de aluguel pela utilização do material, ficando com a Costeira a responsabilidade de conservação e reparos.

O controle centralizado não corresponde ao esperado pelo Estado, sendo cancelado o arrendamento dos navios da Costeira em agosto de 1917. Restituído os navios à Companhia, a empresa apresenta ao governo a conta da ocupação, na importância aproximada de 1.402 contos de réis. Em compensação, o Lloyd apresenta uma conta de aproximadamente 913 contos de réis, proveniente do conserto do navio Itajubá, abalroado em Montevideú. Esta importância, segundo a diretoria da Costeira, é superior ao preço de um vapor novo, pago aos construtores na Inglaterra. Assim, a Companhia diverge dos valores apresentados e tal fato gera uma disputa entre a empresa e o Lloyd Brasileiro.

Observa-se, portanto, mais uma vez a interferência governamental no material flutuante da Costeira, trazendo prejuízos não apenas de ordem financeira, pois além da redução da subvenção, o pagamento por parte do Governo pela utilização dos navios sofre constantes atrasos, mas também no gerenciamento das linhas da Companhia.

²⁵³ Em 22 de dezembro de 1915, o deputado Felisbello Freire requer informações ao Ministério da Fazenda e de Obras Públicas, se existe a pretensão de empresa estrangeira adquirir a costeira, e se o Decreto é por esse motivo. LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano 9, n. 102, p. 4;5;19, dezembro 1915.

²⁵⁴ REVISTA LIGA MARÍTIMA, ano X, n. 120/121. Rio de Janeiro: junho/julho de 1917, pp. 53;54.

Durante a Guerra, os alemães confiscam os estoques da valorização de 1906 do café brasileiro e que se encontram depositados na Alemanha e na Bélgica ocupada. Temendo que os recursos sejam transferidos ao inimigo inglês, a quem os estoques estavam hipotecados, os alemães recusam-se a remeter o dinheiro para o Brasil, mantendo uma quantia em marcos depositada em território germânico. Com a desvalorização do marco em relação à libra, os paulistas, temendo um prejuízo maior, pressionam o governo brasileiro para o abandono da neutralidade e a tomada, em garantia do pagamento, dos cerca de quarenta navios alemães e austríacos aportados no Brasil.

Além desse, surgem outros aspectos econômicos com relação ao café. Na ocasião, existe a previsão de grande safra, além do que o torpedeamento de navios dificulta o comércio aliado e ocasiona a suspensão, pela Inglaterra, da importação do café. Esta atitude preocupa as autoridades governamentais, pois, caso outros aliados tomem a mesma direção, o governo não tem outra alternativa, a não ser a de utilizar os recursos do pagamento do serviço da dívida para cobrir o valor do excedente do café. Em decorrência de todos esses fatores, a expropriação dos navios alemães deixa de ser uma demanda de São Paulo e passa a ser uma solução para o governo brasileiro pois, a abertura da capacidade autônoma de carga, pode representar solução para o estrangulamento físico e cambial que ameaça a economia nacional.²⁵⁵

Em decorrência, no dia 3 de dezembro de 1917, Wenceslau Bráz autoriza, através do decreto nº 12.733, o ministro da Fazenda Antonio Carlos de Andrada a assinar o chamado convênio Brasil-França, onde o governo brasileiro cede ao país europeu, nas condições em que se encontram, 30 dos 45 navios alemães apreendidos, no mês de junho, em Portos brasileiros, sob a condição da França de recuperá-los e devolvê-los em condições ao fim do prazo estipulado e, no caso de perda durante o conflito, promover a indenização pecuniária respectiva. Em troca dos navios, os franceses se comprometem a comprar dois milhões de sacas de café, além de outras mercadorias brasileiras.

Vale lembrar que, além da França, existe o interesse da Inglaterra e dos Estados Unidos pelas embarcações. Ao optar pela proposta francesa, em função principalmente da compra dos produtos brasileiros, o governo agrada às classes dominantes nacionais e desagrade aos

²⁵⁵ FRITSCH, op. cit., p. 44.

estadunidenses, que propunham construir um igual número de navios recebidos e, ao final da guerra, entregá-los ao Brasil.²⁵⁶

O Convênio é bastante discutido pela imprensa, principalmente em função da intermediação da firma Prado Chaves & Cia, para a comercialização do café, e da Lage Irmãos, como armador em troca de 5% de comissão.²⁵⁷ Os jornais se posicionam, sendo que uns, como “O Paiz”, são a favor do acordo, e outros, como “O Imparcial” e o “Correio da Manhã” se colocam contra, com o primeiro chegando a chamar o acordo de “negociata” e, o segundo, afirmando que o Brasil vai à Guerra para atender a interesse de certo grupo paulista [no caso Prates].

Em 13 de fevereiro de 1918, diante de toda essa discussão, Nilo Peçanha, ministro de Estado das Relações Exteriores, chega a sugerir ao representante do governo francês que aquele país compre diretamente o café e conserte os navios. Em seguida, no dia 15 de fevereiro, diante da repercussão negativa no interior do governo, o ministro desculpa-se pela sugestão e diz que o assunto é de livre decisão do Executivo francês.²⁵⁸

A intenção governamental de tentar solucionar o problema da safra esbarra nas precárias condições de navegabilidade dos navios, visto que, das 15 embarcações que ficam no Brasil, dez necessitam de consertos.²⁵⁹

Como a decisão de incorporar os navios alemães à frota do Lloyd Brasileiro não resolve de imediato o problema da safra de café, a situação fica dramática, visto que os estoques se avolumam, assim, a solução encontrada é a nova emissão de notas inconvertíveis para financiar a compra da safra e reforçar o caixa do Banco do Brasil.²⁶⁰

Nesse episódio, observa-se a proximidade existente entre a família Lage e o governo francês. Assim, são restaurados na Ilha do Vianna: o Sierra Salvada, depois chamado de Avaré; o Hohenstauffen, depois Cuiabá; e o Cap. Roca, posteriormente denominado Itu, sendo que, depois de consertados, os dois primeiros ficam no Brasil a serviço, e o Itu é enviado à França.²⁶¹

²⁵⁶ SOUZA, Angelita, op. cit., p. 133;134.

²⁵⁷ Pessoa física ou jurídica que mantém, por sua conta, uma embarcação mercante e a explora comercialmente. Arquivo Venceslau Brás, rolo 5, fotograma 272; 236. Acervo FGV-CPDOC.

²⁵⁸ Carta do Ministro Nilo Peçanha a Paul Claudel, de 13 de fevereiro de 1918. Arquivo Venceslau Brás, rolo 5, fotograma 272.

²⁵⁹ CAVALCANTI, Pedro, op. cit., p. 79;80

²⁶⁰ FRITSCH, op. cit., p. 45.

²⁶¹ RETROSPECTO COMERCIAL DO ANO DE 1917. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: 2 de setembro de 1918, p. 13.

Independente da qualidade técnica amplamente comprovada dos estaleiros da Ilha do Vianna, não se pode esquecer da influência francesa na família, através da bisavó de Henrique Lage, Felicité e da própria mãe, Cecília, sendo que esta, inclusive, passa um bom tempo da capital francesa cuidando da educação dos filhos. Assim, possivelmente, a contratação dos serviços de armador feita pela França, ocorre, também, em virtude das relações existentes entre Antonio Martins Lage e os representantes governamentais daquele país.

A influência da Guerra na construção naval

A guerra mostra a precariedade da navegação brasileira e, em função disto, a falta de construção naval no Brasil torna-se alvo de preocupação de Wenceslau Bráz. Aproveitando o momento favorável, Antonio Martins Lage, diretor-presidente da Costeira inicia, em 1915, gestões junto ao governo e, após de dois anos de negociações, consegue que sejam aprovadas leis de incentivo à construção naval, e que compõem o denominado “Plano Naval Wenceslau Bráz”. Através desses instrumentos legais são abolidos impostos, principalmente os incidentes sobre o material importado, instituídos prêmios por navios construídos, e concedido empréstimo à Costeira para a construção dos estaleiros na Ilha do Vianna²⁶².

Aprovado em 6 de janeiro de 1918, pela lei nº 3.454, o Plano estabelece prêmios de cem mil réis por tonelada de deslocamento, a partir de 80 até 1.500 toneladas, e de 150 mil réis por tonelada excedente, de 1.500 até 10.000 toneladas. Com prazo de 15 anos, a legislação obriga as companhias a construírem, nesse prazo, 20 navios de 80 toneladas cada um, e a não vender os navios assim construídos ao estrangeiro, sem prévia autorização do governo, e restituição ao Tesouro das somas que tenham recebido a título de prêmio.²⁶³

Além dos prêmios, aos estaleiros nacionais é estabelecido que o governo concorra com a metade das despesas para a construção de carreira²⁶⁴ e estaleiros da Companhia Nacional de Navegação Costeira, na Ilha do Vianna, obrigando-se esta Companhia a restituir a soma que assim lhe é adiantada, construindo e consertando navios do governo com abatimento de 24% sobre os preços comuns.²⁶⁵ Assim, a diretoria da Costeira assina, em 18 de setembro de 1918, na Procuradoria Geral da Fazenda Pública, o termo para a construção de 20 navios de mais de 80

²⁶² FLEMING, 1927, op.cit., p. 107;108.

²⁶³ RETROSPECTO COMERCIAL 1917. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: 2 de setembro de 1918, p. 13.

²⁶⁴ Rampa de madeira ou de alvenaria, onde se montam navios. GRASSI, Robson Antonio. *A indústria naval brasileira no período 1958-1994: análise histórica da crise atual e das perspectivas de mudança*. Rio de Janeiro: Tribunal de Contas do Rio de Janeiro, Instituto Serzedello Correa, agosto 1998, p. 40.

²⁶⁵ RETROSPECTO COMERCIAL 1917. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: 2 de setembro de 1918, p. 13

toneladas cada, constando do mesmo termo que o governo se obriga a abrir desde logo os créditos necessários, conforme se acha autorizado pelo Poder Legislativo.

Além desse acordo, no ano seguinte, durante o curto período do governo Delfim Moreira, surge uma outra medida de apoio à construção naval nas instalações da Costeira, é a da edição, em junho de 1919, do Decreto nº 13.700, que concede à Companhia pelo prazo de dez anos, a isenção de direitos de importação e de taxas de expediente, benefício este destinado aos estaleiros de propriedade da Companhia Costeira que já funcionam, e os que vierem a funcionar no país.

Antes mesmo da assinatura do contrato de setembro de 1918, são executadas obras na Ilha do Vianna, como a construção, em 1916, de mais uma carreira, esta para a construção de navios de 10.000 toneladas. Em decorrência, em 1917 é adquirido o casco da barca “Parkdale”, que adaptado nas oficinas da Companhia, transforma-se no navio motor Itamaracá, com capacidade de 2.300 toneladas e são feitos serviços de conserto em navios de outras empresas, bem como em embarcações da marinha de guerra britânica e estadunidense.

As obras no estaleiro da Ilha do Vianna não param, conforme relatado por Antonio Martins Lage:

Esteve em franco andamento a construção do cais, parte integrante da carreira de construção e obra de grande vulto, com alicerces na rocha a não pequena profundidade abaixo do nível médio do mar, nos quais foram e estão sendo empregados aparelhos especiais, cedidos pelo Exmo. Sr. Ministro da Marinha. Foram encomendadas as máquinas que virão completar as instalações da Ilha do Vianna e prosseguiram as obras dos edifícios cuja construção está contemplada no aludido plano, além da dragagem no canal entre as Ilhas do Vianna, Mocanguê e Conceição para aumento de profundidade.²⁶⁶

Na época, segundo Pedro Brando, poucos são os estaleiros preparados para a construção de navios. Oficinas como as do Lloyd Brasileiro, Caneco, Guanabara e Comércio e Navegação dedicam-se basicamente a reparos, com oficinas deficientes e, devido à localização, sem possibilidade de expansão. Ao contrário, a Ilha do Viana tem todas as condições: calado bom, extensão de cais, boas oficinas, aparelhagem regular e técnica excelente, com a chefia confiada a Carlos Pandiá Braconnot, engenheiro naval diplomado na França, além de uma turma especial de técnicos, vinda de Glasgow.²⁶⁷

Se por um lado a guerra desperta do poder público a necessidade de investir na construção naval, por outro lado traz dificuldades na importação do material necessário para a

²⁶⁶ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório da Diretoria de 1917. Jornal do Commercio. Rio de Janeiro: domingo, 16 de junho de 1918.

²⁶⁷ BRANDO, Pedro. *Por que não temos Construção Naval?*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1958, p.39.

confeção das embarcações. Exemplo disso é o que ocorre durante a construção do navio Itaquatiá. Este navio, contratado a um estabelecimento na Inglaterra, tem a sua montagem interrompida em função das encomendas do governo inglês aos estaleiros daquele país.

Para dar continuidade ao projeto, a Costeira contrata pessoal especializado e assume a responsabilidade de finalizar a construção, mandando vir o material pelo Itaberá, o que ocasiona grande atraso em função dos empecilhos já relatados. Vale lembrar, que os problemas relativos à importação de artigos afetam não apenas os serviços realizados no Itaquatiá, mas também aqueles realizados em outros navios, chegando, por vezes, a interromper as obras nos estaleiros da Ilha do Vianna.²⁶⁸

Henrique Lage assume o comando dos negócios

Por ocasião da Primeira Guerra, é mais efetiva a atuação de Henrique Lage no Sul do Brasil, no entanto, aos poucos, o empresário se aproxima das atividades do Rio de Janeiro, como, em 18 de outubro de 1917, quando se torna associado do Clube de Engenharia, na ocasião presidido por Paulo de Frontin, por proposta apresentada por Conrado J. de Niemeyer.²⁶⁹

Vale ressaltar que, apesar de participar daquele Clube, Henrique Lage, ao longo da trajetória empresarial, praticamente não se envolve com entidades classistas como o CIB e outras, preferindo atuar mais individualmente, inclusive como deputado, na defesa dos interesses das empresas que comanda. Assim, possivelmente, o ato de associar-se naquela oportunidade à instituição dos engenheiros é decorrente do bom relacionamento do empresário com Niemeyer e com Paulo de Frontin.

Em 1918, ocorre a epidemia da gripe espanhola, com o primeiro contato de brasileiros com a doença ocorrendo em 6 de setembro, quando o vírus atinge a cerca de 300 membros da tripulação brasileira da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) que se encontram em missão em Dakar, no Senegal.²⁷⁰

Pouco depois a doença chega ao Brasil, sendo que um dos primeiros casos surge nos estaleiros da Ilha do Vianna. Na ocasião, o Diretor Nacional de Saúde Pública, Carlos Seidl

²⁶⁸ COSTA, Affonso, op. cit., p. 82.

²⁶⁹ Proposta para admissão de sócio efetivo do Clube de Engenharia de 29 de setembro de 1917, aprovada pelo Conselho Diretor em 18 de outubro. Rio de Janeiro: Arquivo do Clube de Engenharia.

²⁷⁰ MARTINS, Hêlio Leôncio. Participação da Marinha Brasileira na primeira grande guerra. In: *História Naval Brasileira*. v. 5 tomo 1B. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

considera tratar-se de uma simples influenza, de caráter benigno²⁷¹. Seidl, inclusive, informa à população essa conclusão, através do “Correio da Manhã” que divulga: “A Diretoria Geral de Saúde Pública comunica à população que, pelos múltiplos exames feitos no Laboratório desta repartição, verificou-se ser apenas de gripe a epidemia reinante”.²⁷² Mas a realidade é outra, em poucas semanas a moléstia se espalha, atingindo primeiro as cidades portuárias como Rio de Janeiro, Recife e Salvador, e posteriormente a todo o país.²⁷³ O número de enfermos e de mortos é assustador, sendo que, apenas no Rio, chega a aproximadamente 17.000 vítimas fatais.

A gripe não distingue pessoas, e atinge aos irmãos Antonio e Jorge Lage que falecem, no mesmo dia, em 20 de outubro. O fato pega a todos de surpresa e torna-se notícia nos jornais da época, como em “O Paiz”:

A brutalidade do destino fez desaparecer no mesmo dia, com diferença apenas de horas, Antonio e Jorge Lage, esses dois rapazes admiráveis, que, pelo seu esforço, pela sua iniciativa, pelas suas raras qualidades de sagacidade comercial conseguiram dar à Companhia Costeira, criação de seu ilustre pai, o saudoso Antonio Martins Lage, um desenvolvimento de tal ordem, que as conseqüências do desequilíbrio derivado da guerra não foram mais funestas ao Brasil, graças aos serviços que a Costeira pode prestar.²⁷⁴

Com o falecimento dos irmãos, Henrique Lage assume o comando dos negócios da família, apesar de Renaud ser mais velho. A escolha de Henrique é proveniente de uma decisão de Cecília Lage, mãe do industrial, por considerá-lo mais habilitado para a condução dos diversos empreendimentos. Além disto, contra Renaud pesa a característica pessoal de um convívio mais difícil, chegando a ser considerado temperamental. Frederico, por sua vez, encontra-se radicado com a família nos Estados Unidos.²⁷⁵

Em decorrência do passamento de Antonio e Jorge, ficam vagos respectivamente os cargos de diretor-presidente e diretor-gerente da Costeira e, em virtude da renúncia de Conrado Miller de Campos, torna-se aberta, também, a vaga do cargo de diretor-tesoureiro. Assim, no dia 7 de dezembro de 1918, acionistas da Costeira decidem a nova diretoria da Companhia, sendo

²⁷¹ SOARES, Emmanuel de Macedo. *Figuras e fatos da medicina em Niterói*. Niterói: [s/e], [s/n], 1994, p.63.

²⁷² Correio da Manhã Ano XVIII – n. 7176 – 20 de outubro de 1918.

²⁷³ BERTUCCI, Liane Maria. *Influenza, a medicina enferma*. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2004, p.100

²⁷⁴ O PAÍZ, n. 12430. Rio de Janeiro: 22 de outubro de 1918, p.4.

²⁷⁵ Frederico trabalha em Nova York na William Morris Imbrie & CO. Carta de Frederico Lage para Amaro Cavalcanti prefeito do DF, encaminhada em 18 de abril de 1917. Coleção Amaro Cavalcanti, acervo do IHGB.

eleitos como diretor-presidente, Henrique Lage; diretor-tesoureiro, João Gentil de Mello Araújo; e diretor-gerente, José Luiz Coelho.²⁷⁶

Durante o evento, Renaud Lage se coloca a favor de que a Presidência venha a ser confiada a um dos atuais acionistas da Companhia e que, devido o aumento da concorrência após o fim do conflito mundial, é de opinião que os esforços da empresa devem ser concentrados nos serviços de navegação e de construção naval, deixando de ser aplicadas somas em fins diferentes. Henrique Lage, por sua vez, possivelmente para evitar um atrito mais forte naquele momento, mostra-se de acordo, no entanto pondera que não devem ser deixadas de lado as oportunidades visando o futuro. Esta é a primeira de muitas divergências entre Henrique e Renaud, não apenas na gestão da Costeira, mas também na condução dos demais negócios da família.

Aproveitando o processo sucessório da Costeira, cabe promover uma análise sobre as questões que envolvem a empresa familiar. Vale recordar que a Companhia tem como principal fundador Antonio Martins Lage Filho, e com o falecimento deste, em 1913, passa a exercer o comando Jorge Lage, que embora não seja o primogênito, fica no cargo até a assunção de Antonio, este sim o mais velho. Ressalta-se que por ocasião desse processo de sucessão não se percebe problema entre os herdeiros, podendo ser considerado como um reconhecimento ao nome escolhido.

Entretanto, o critério da idade não é utilizado na sucessão que envolve a ascensão de Henrique Lage, fato este que possivelmente frustra a pretensão de Renaud. A disputa entre irmãos é caracterizada por Lodi como uma luta política, acrescentando que normalmente existe um problema de definição estratégica na transposição para a segunda geração da empresa familiar, como o estabelecimento do tamanho ideal para a organização, e da característica de diversificação dos negócios.²⁷⁷

Essa questão apresentada pelo autor fica bem clara nos posicionamentos distintos entre Renaud e Henrique, com o primeiro desejando concentrar os serviços na navegação e na construção naval, e o segundo colocando a importância da diversificação dos negócios. Entretanto, apesar dos conflitos, Renaud não impede que Henrique inicie a implementação de seu plano empresarial de integração vertical calcado no trinômio: “carvão, ferro e navio”.

²⁷⁶ A Assembléia é realizada às 17 horas, na sede da Companhia situada à rua da Candelária nº 4 e presidida por Phillippe Hue, tendo como secretários Alberto Lage e Roberto Cardoso.

²⁷⁷ LODI, João Bosco. *Sucessão e conflito na empresa familiar*. São Paulo: Pioneira, 1987, p.132.

A visão estratégica de Henrique Lage: a integração vertical

Inicialmente, para buscar uma melhor compreensão do plano para os negócios preconizado por Henrique Lage, vale a pena considerar a definição de Paulo Roberto Motta sobre estratégia, como sendo um conjunto de decisões fixadas em um plano que integra missão, objetivos e seqüências de ações administrativas, num todo interdependente, que inclui as mudanças sociais, econômicas e políticas que influenciam o ambiente empresarial, e que essas mudanças podem provocar a necessidade de alterações da estratégia.²⁷⁸

A partir da abordagem de Motta, passa-se a desenvolver dois aspectos, a influência das mudanças do ambiente externo nas organizações e a estratégia empresarial.

Quanto ao ambiente, no final do século XIX até meados dos anos XX o modelo teórico apresentado é o da racionalidade da atuação das organizações, ou seja, grosso modo, uma economia está em equilíbrio geral quando todos os agentes, conhecendo gostos e preferências e, partindo de recursos determinados, alcançam a máxima satisfação coletiva e, assim, nada tem a mudar. O modelo de empresa surgido da hipótese do equilíbrio geral não considera os aspectos das mudanças externas, assim, os empresários possuem à disposição a informação perfeita, e não precisam enfrentar dúvidas e incertezas.²⁷⁹

O modelo dito racional tem por premissa: os objetivos são selecionados e classificados de acordo com sua importância; a maioria das alternativas possíveis é conhecida, bem como os respectivos custos e as conseqüências de cada uma delas; e, quem decide escolhe a alternativa que melhor se ajuste ao objetivo selecionado. Segundo Kula: “a atividade econômica será tanto mais racional quanto mais for a gama de variantes teoricamente conhecidas e praticamente aplicáveis, entre as quais possa escolher quem toma uma decisão econômica.”²⁸⁰ No entanto, para Brasil, Diegues e Blanc, a adoção deste modelo possui dificuldades, visto que, dentre outros fatores, o nível de informação é sempre incompleto; as antecipações não são sempre previsíveis; e os fatores humanos e políticos não são previamente determinados.²⁸¹

Com a aparição das primeiras escolas de negócios, em meados do século XX, o princípio da racionalidade oriunda do equilíbrio geral é contestado. Para Simon, por exemplo, na tomada

²⁷⁸ MOTTA, Paulo Roberto. *Gestão contemporânea: a ciência e a arte do ser dirigente*. Rio de Janeiro: Record, 1996, p. 82.

²⁷⁹ MARTÍNEZ-ECHEVARRÍA Y ORTEGA, op. cit., p. 81-84

²⁸⁰ KULA, Witold. *Teoria econômica do sistema feudal*. Portugal: Editora Presença; Brasil: Martins Fontes, [s/d], p. 165.

²⁸¹ BRASIL, Haroldo Vinagre; DIEGUES, Sônia; BLANC, Georges. *Raízes do sucesso empresarial: a experiência de três empresas bem sucedidas – Belgo Mineira, Metal Leve e Weg S.A.* São Paulo: Atlas, 1995, p. 60-62.

de decisão a racionalidade é limitada, em virtude de ser impossível basear-se apenas em informações perfeitas. Assim, as incertezas provenientes das mudanças externas à organização são questões importantes a serem consideradas pelos empresários.²⁸²

Estando em permanente interação não só com o mercado, mas, também, com outros fatos externos que a influenciam, fica evidente que as instituições não fazem parte de um sistema fechado, ao contrário, correspondem a um sistema aberto caracterizado, como afirma Bio, pela interferência mútua existente entre as organizações e a sociedade onde elas estão inseridas²⁸³. Segundo Koontz; O'Donnell, a organização é uma instituição que opera num ambiente externo de oportunidades e restrições, que podem ser classificadas como econômicas, tecnológicas, socioculturais, políticas, legais e éticas²⁸⁴. Portanto, de conformidade com Martínez-Echevarría y Ortega a natureza da ação da empresa se configura ao longo de sua história, e depende daquilo que acontece no meio onde está situada.²⁸⁵

Assim, em decorrência de toda essa inter-relação entre a organização e o ambiente que a envolve, o empresário deve estar bem atento às possíveis mudanças de cenário, o que permite a promoção das adequações necessárias ao novo momento, seja através da transformação das atividades ou da diversificação dos negócios. Para Chandler, a alteração da estratégia provoca mudanças na estrutura organizacional, assim, a estrutura é dependente da estratégia.²⁸⁶ Portanto, para ajustar-se a nova realidade, a empresa deve mobilizar as energias para ultrapassar o desempenho anterior, contando, para isso, com as forças de seus recursos humanos.²⁸⁷

A estratégia empresarial pode ser concebida a partir de formatos como, por exemplo, os da integração horizontal, da integração vertical, ou até mesmo de ambos. Para Valdaliso, o formato horizontal visa o aumento do poder de mercado podendo, para isso, ser adotada a combinação horizontal ou a integração horizontal. A primeira, pode ser implementada através do cartel, onde através de acordos os preços são fixados, ou consórcios, quando os acordos incluem a repartição de benefícios, e tem como objetivos, dentre outros, a reserva do mercado nacional para empresa nacional, delimitação de mercados e regulação de preços. A segunda, mais formal,

²⁸² SIMON, Herbert A. *Comportamento administrativo: estudo dos processos decisórios nas organizações administrativas*. Rio de Janeiro: USAID; FGV, 1965, p. 72.

²⁸³ BIO, Sérgio Rodrigues. *Sistemas de informação: um enfoque gerencial*. São Paulo: Atlas, 1996, p.18.

²⁸⁴ KOONTZ, Harold; O'DONNELL, Cyril; WEIHRICH, Heinz. *Administração: fundamentos da teoria e da ciência*. São Paulo: Pioneira, 1986, 99.

²⁸⁵ MARTÍNEZ-ECHEVARRÍA Y ORTEGA, op.cit., p. 92.

²⁸⁶ CHANDLER, 1998, op. cit., p. 14-15.

²⁸⁷ SAINSAULIEU, Renaud; KIRSCHNER, Ana Maria. *Sociologia da empresa: organização, poder, cultura e desenvolvimento no Brasil*. Rio de Janeiro: DP&A, p. 131.

é implementada principalmente através da fusão de empresas, com a formação de uma nova organização ou com a aquisição de empresas de determinado setor por uma empresa dominante.²⁸⁸

Sobre a integração vertical, segundo Porter, é a combinação de processos de produção, distribuição, vendas e/ou outros processos econômicos tecnologicamente distintos dentro das fronteiras de uma mesma empresa. Ainda, segundo o autor, a decisão da empresa de utilizar a integração vertical representa a decisão de empregar transações internas ao invés das de mercado²⁸⁹

A integração vertical pode ser para frente ou para trás. Em termos gerais, para trás é quando a empresa, por exemplo, adquire o controle das matérias primas que necessita para fabricar um determinado produto e, para frente, é quando a empresa comanda as atividades de distribuição daquilo que é produzido. A integração pode ser total, quando todos os componentes são mantidos sob o domínio da empresa, ou parcial, quando apenas parte do material é controlado pela organização.

Segundo Chandler, a integração vertical proporciona, já nas duas últimas décadas do século XIX, o surgimento da mudança da forma descentralizada de pequenas empresas familiares para a forma centralizada, principalmente através de fusões, surgindo, assim, a grande empresa industrial integrada. Em decorrência, num curto espaço de tempo, muitas indústrias norte-americanas passam a ser dominadas por poucas empresas de grande porte, ficando as menores com as atividades locais ou mais especializadas.²⁹⁰ Como exemplo de integração, Chandler cita a implantação por Ford da grande fábrica de River Rouge, onde minério, carvão, borracha e vidro, de propriedade do industrial, transformam-se numa grande frota de Modelos T.²⁹¹

Observa-se que, ao optar pela integração vertical, o empresário aumenta o volume das atividades. Para Chandler, ao tomar esta decisão, que normalmente implica em abrir novos empreendimentos, assumir outras funções econômicas e diversificar os ramos de negócios, o empreendedor deve ter em mente que essa estratégia implica em formular novas linhas de ação, alocar recursos e promover constantes adaptações para fazer frente às mudanças, sejam elas de

²⁸⁸ VALDALISO, Jesús M^a; LÓPEZ, Santiago. *História econômica de la empresa*. Barcelona: Editorial Crítica, 2000, p. 288; 289.

²⁸⁹ PORTER, Michael. *Estratégia Competitiva: técnicas para análise de indústrias e da concorrência*. Rio de Janeiro: Campus, 1991, p. 278.

²⁹⁰ CHANDLER, 1998, op. cit., p.172; 173; 63

²⁹¹ ibid, p. 88

demanda de produtos, fontes de suprimento, alterações tecnológicas, condições econômicas e características da concorrência²⁹².

Segundo Valdaliso e López, as lógicas da integração vertical não são iguais em todos os setores nem em todas as empresas. Algumas decidem em função de custos, como, por exemplo, eliminando intermediários, outras por motivos estratégicos, como, por exemplo, garantir a fonte de matérias-primas²⁹³. Esta necessidade, de acordo com Rosenberg e Birdzell, norteia a utilização da estratégia nos Estados Unidos no final do século XIX, onde determinadas indústrias adotam esse procedimento devido a falta de segurança na aquisição de matérias-primas. Por exemplo, os produtores de aço lançam-se à produção de minério de ferro e carvão, além de cuidar das necessidades de transporte, através de ferrovias e investimentos em navios.²⁹⁴

Essa estratégia prossegue, segundo os estudos de Chandler, no início do século XX, com quase todas as empresas de bens de produção semi-acabados e de bens de consumo controlando a fonte de suas matérias-primas. Utilizando em pesquisas a General Electric e a Westinghouse, Chandler mostra que o desejo de ambas em garantir o suprimento, as conduz para a aquisição ou criação de subsidiárias ou departamentos visando a produção de peças e componentes.²⁹⁵

Observa-se que o trinômio carvão, ferro e navio preconizado por Henrique Lage, origina-se da preocupação do industrial com o fornecimento dos insumos necessários ao processo produtivo de suas empresas. A respeito, o empresário chega a afirmar:

Toda a indústria que dependa da boa ou má vontade do produtor da matéria-prima ou que estiver na dependência de fatores vitais para viver constitui uma organização falha, entregue aos azares da sorte e, por isso mesmo, fadada ao aniquilamento, cedo ou tarde. [...] No Brasil, pois, não basta criar uma indústria; o espírito de brasilidade exige que essa indústria se satisfaça a si própria. Deve ser ela independente de fatores que, em dado momento, a possam sufocar ou aniquilar.²⁹⁶

No Brasil, vários empresários contemporâneos de Henrique Lage também utilizam essa estratégia. Por exemplo, Guisepe Martinelli exporta café e para transportá-lo forma uma frota de navios, além disso, para manter as embarcações, Martinelli monta estaleiros. Matarazzo, por

²⁹² *ibid.*, p. 136.

²⁹³ VALDALISO; LÓPEZ, 2000, *op. cit.*, p. 290.

²⁹⁴ ROSENBERG, Nathan; BIRDZELL JR., L.E. *A história da riqueza do ocidente: a transformação econômica no mundo industrial*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1986, p.224;225.

²⁹⁵ CHANDLER, 1998, *op. cit.*, p. 52; 77.

²⁹⁶ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: n. 6, fev/mar 1937, p.28.

sua vez, importa farinha e produz banha e, para acondicionar, fabrica respectivamente sacos e latas. Roberto Simonsen produz cerâmica e, para fabricá-la, utiliza argila de jazidas próprias.

Portanto, a estratégia adotada por Henrique Lage não possui ineditismo, sendo até uma prática comum entre os empresários brasileiros de sua época. No entanto, a forma como Lage trata a questão é completamente diferenciada. Para Henrique, a integração vertical não é obra do acaso nem uma atitude oportunista é, antes de tudo, uma filosofia empresarial. Por considerar um modelo de gestão, o empresário, sempre que tem oportunidade divulga e defende, através de discursos, a verticalização. Além disso, Lage consegue estabelecer de forma simples e clara o objetivo da sua proposta de integração da cadeia produtiva, ao definir o trinômio: carvão, ferro e navio.

Assim, ao assumir os negócios da família, Henrique Lage promove o pagamento aos herdeiros de Antonio e Jorge da parte que cabe a eles nos diversos negócios e, em condição majoritária, inicia o desenvolvimento das empresas existentes e a formação de outras organizações, conforme pode ser visto no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4

O DESENVOLVIMENTO DA AÇÃO EMPRESARIAL DE HENRIQUE LAGE (1919-1929).

O presente capítulo apresenta a implantação da estratégia empresarial estabelecida por Henrique Lage, que tem curso principalmente durante os anos de 1920, através da criação e aquisição de empresas, que permitem a formação de novos campos de atuação. O capítulo mostra, ainda, de maneira resumida, os cenários político e econômico, e as respectivas ações governamentais ocorridas durante o período entre 1919 e 1929, e a influência desses contextos na condução das ações expansionistas efetuadas por Henrique Lage.

A economia do pós-guerra

Epitácio assume, em 1919, com o compromisso de realizar a um grande plano de obras. No Nordeste, ações contra as secas através da construção de açudes e, no Rio de Janeiro, a preparação para a exposição do Centenário da Independência e outras obras de infra-estrutura urbana. Essas obras consomem grandes recursos e são contratadas, em decorrência da falta de condições técnicas nacionais, junto a empresas do exterior e pagas com o equivalente em moeda estrangeira.

Na economia, logo após o fim do conflito mundial, a conjuntura internacional e o preço alto do café favorecem as exportações brasileiras a tal ponto que, apesar do também crescimento das importações em decorrência do mil-réis valorizado, a balança comercial fica superavitária. No entanto, esse quadro modifica-se logo no segundo trimestre de 1920, quando as exportações recuam, em função principalmente do colapso de preços no mercado externo dos produtos primários, especialmente do café. Assim, para atender ao setor cafeeiro, o governo promove o plano de defesa do produto, contraindo empréstimos no exterior e também regulamentando, em janeiro de 1921, a Carteira de Redesconto junto ao Banco do Brasil.

Na oportunidade ocorre, ainda, uma rápida desvalorização da moeda, tendo como conseqüência o desequilíbrio financeiro de empresas que importam bens e matérias-primas e a redução das importações, o que provoca a queda da receita do governo, que continua baseada nas tarifas alfandegárias. Além disso, como diversos compromissos governamentais estão atrelados à moeda estrangeira, aumentam as despesas do país afetando, assim, o balanço de pagamentos.

Vale observar que a queda das importações é mais lenta do que a redução do fluxo exportador, acarretando, portanto, o déficit na balança comercial. No âmbito interno, a queda das receitas implica em inflação, com a correspondente queda do salário real. Acrescenta-se, também, a restrição de crédito por parte do sistema bancário, o que agrava o quadro recessivo.

Para estabilizar as finanças, o governo suspende a maioria das obras públicas; cria medidas de controle sobre a movimentação bancária, o câmbio e o crédito; restringe as emissões pelo Banco do Brasil; e contrai empréstimos junto aos organismos norte-americanos e londrinos. Esses empréstimos servem para saldar compromissos relativos às obras de combate a seca do Nordeste, atender ao setor cafeeiro e para promover a modernização das ferrovias.

Cabe ressaltar que a partir do pós-guerra os banqueiros americanos tornam-se os principais agentes de empréstimo, ocupando o lugar dos Rotschild. Em decorrência dessa maior aproximação financeira do Brasil com os Estados Unidos, diversas empresas estadunidenses abrem filiais no país, como o The National City Bank of New York, Ford Motor Company, Firestone Tire and Rubber Company, Armour of Brazil Corporation, Metro Goldwyn Mayer (do Brasil) S/A Refinações de Milho Brasil²⁹⁷

O aprofundamento das pesquisas do carvão

No início dos anos 20, a preocupação com os insumos leva Henrique Lage a buscar soluções para a melhoria do carvão nacional, acreditando que pode chegar ao ponto de ser utilizado nos transportes, no entanto, muitos se opõem e não crêem no produto brasileiro, como o ministro da Viação de Eptácio, José Pires do Rio que leva todo o tempo a contrariar Henrique Lage no plano de carvão. Certo dia, em meio a uma desavença com Lage, Pires do Rio afirma: “O teu carvão só serve para revestimento de cofres e vai acabar na cozinha dos hotéis”.²⁹⁸ Se por um lado o ministro se mostra contrário ao uso do carvão nacional, por outro lado Henrique recebe apoio de outras autoridades ao seu projeto de utilização do carvão brasileiro, como, por

²⁹⁷ Para conhecimento mais detalhado das questões econômicas do período de gestão de Eptácio Pessoa. Cf. SARETTA, Fausto. A política econômica na década de 20. In: DE LORENZO, Helena Carvalho; COSTA, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.; TOPIK, op. cit.; FRITSCH, op. cit.; SILBER, Simão. Análise da política econômica e do comportamento da economia brasileira durante o período 1919/1939. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça de (orgs.). *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977; LOBO, 1978, op. cit. SOUZA, Angelita, op. cit.; CARONE, 1978a, op. cit.; PERISSINOTTO, op. cit.; FRITSCH, Winston. 1922: A crise econômica. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: FGV-CPDOC, vol.1.6, n. 11, 1993. LIMA, 1970, op. cit.

²⁹⁸ BRANDO, op. cit., p. 56.

exemplo, do governo do estado de Santa Catarina, que isenta de qualquer imposto o carvão das minas de Tubarão para consumo dos vapores da Companhia Costeira²⁹⁹.

Conforme pode ser observado, a utilização do carvão nacional é polêmica, como afirma Roseli Bernardo:

O carvão nacional criou ao seu redor duas fortes correntes: uma que lhe era extremamente favorável e defendia uma exploração em larga escala com investimento nacional, a outra sistematicamente lhe hostilizava e defendia a importação da hulha. (...) também não perdiam a oportunidade de considerarem a atitude do grupo oposto chamando-os de antipatriotas, brasileiros gananciosos, que tinham como único objetivo deixar a exploração do "ouro negro" nas mãos de estrangeiros e com isso receber algum tipo de vantagem pessoal. em contrapartida, o grupo dos opositores da exploração rebatia as acusações, alegando que os defensores da exploração do carvão é que tinham como objetivo apropriar-se da verba pública em benefício próprio.³⁰⁰

Ainda no limiar dos anos 20, especialistas como Gonzaga de Campos, Paula Oliveira, Clodomiro de Oliveira, Luís Betim Paes Leme e Fleury da Rocha se interessam em aprofundar conhecimentos sobre a utilização do carvão nacional. Este último, professor da Escola de Minas de Ouro Preto³⁰¹, é designado pelo ministro da Agricultura, Simões Lopes e pelo diretor do Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil, Gonzaga de Campos, para dirigir as experiências na Inglaterra, Bélgica e França, objetivando verificar o comportamento do mineral após a lavagem e também como coque metalúrgico.

As pesquisas, realizadas entre 1920 e 1922, apresentam resultados plenamente satisfatórios para o carvão catarinense. No entanto, apesar do otimismo, que enseja a edição de um conjunto de medidas de apoio à utilização do mineral em máquinas e na siderurgia, as atividades não se desenvolvem.³⁰²

²⁹⁹ O ALBOR, n. 655. Laguna: 13 de junho de 1915, p. 2.

³⁰⁰ BERNARDO, Roseli Terezinha. O carvão nacional: do discurso formado à ação concretizada, 1880-1930. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org). *Memória e cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004., pág.64

³⁰¹ A Escola de Minas de Ouro Preto, fundada em 1876, pelo professor francês Henri Gorceix, a pedido de D. Pedro II torna-se, durante muitos anos a principal instituição na formação de engenheiros de minas e de geólogos do Brasil. Formaram-se naquele estabelecimento de ensino., nomes importantes como: Gonzaga de Campos, Francisco de Paula Oliveira, Euzébio Paulo de Oliveira, Pandiá Calógeras, Euvaldo Lodi, José Pires do Rio e Domingos Fleury da Rocha. SILVA, Lígia. A crise política no quadriênio Bernardes: repercussões políticas do "Caso Itabira Iron". In: DE LORENZO, Helena Carvalho; COSTA, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Editora UNESP, 1997, p. p. 41;71. SILVA, Edmundo, 1972, op. cit., p. 71.

³⁰² Para mais informações sobre a experiência do professor da Escola de Minas de Ouro Preto, Fleury da Rocha. Cf. GOMES, Francisco Magalhães. *História da siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1983; LEITE, op. cit.; CLODOMIRO DE OLIVEIRA, op. cit.; SILVA, Edmundo, 1972, op. cit.

Paralelamente às experiências de Fleury, é criada, em 28 de dezembro de 1921, a Estação Experimental de Minérios e Combustíveis, mais tarde Instituto Nacional de Tecnologia, com o governo, através de pesquisas, buscando o melhor aproveitamento de combustíveis e minérios do país, atuando na orientação de mineiros e industriais.³⁰³ Com isso, pela primeira vez, o carvão nacional deixa de ser apenas um alimentador de fornalhas, e passa a ser considerado matéria-prima para obtenção de inúmeros produtos, inclusive da siderurgia.³⁰⁴ Na ocasião, outra medida importante é a lei nº 4.440, de 31 de dezembro, que dá autorização ao presidente da República para entrar em acordo com as companhias de navegação nacionais, objetivando a vinculação das subvenções ao transporte de carvão³⁰⁵.

A atuação positiva da Estação Experimental estimula a Henrique Lage, e é destacada pelo industrial no relatório da diretoria da Araranguá referente ao exercício de 1921:

Os trabalhos da Estação Experimental de Combustíveis que devemos a Epitácio da Silva Pessoa, ao ex-Ministro da Agricultura Ildefonso Simões Lopes, tem proporcionado aos industriais de carvão a indicação dos resultados e vantagens dos diversos processos de beneficiamento e emprego.

O carvão que se tem mostrado mais eficiente é o de Criciúma, submetido a provas, quer no beneficiamento quer no emprego, nas diversas máquinas do tipo industrial em uso na estação.

Já temos hoje indicações seguras sobre os diversos processos de beneficiamento, e assim, substituindo a nossa instalação provisória, cogito agora de adquirir e fazer funcionar, se possível ainda no correr do corrente ano de 1922, aparelhamento o mais moderno para a separação conveniente das principais impurezas do nosso carvão.³⁰⁶

Diante da melhoria da qualidade do carvão de Santa Catarina, em 24 de dezembro de 1924 a Lage Irmãos assina novo contrato com a Central do Brasil para o fornecimento do produto. Para atender ao acordo, a firma investe recursos e adquire o equipamento necessário para promover o descarregamento do minério, no entanto, a Central não cumpre o compromisso e o material fica desmontado na Ilha do Vianna, aguardando solução. A questão é levada à Juízo Arbitral formado nos anos 30, para decidir as questões pendentes entre o Estado e as empresas

³⁰³ BAILLY, op. cit., p.18.

³⁰⁴ BELLOLI, op.cit., p. 105.

³⁰⁵ BAILLY, op. cit., p.12.

³⁰⁶ COMPANHIA BRASILEIRA CARBONÍFERA DE ARARANGUÁ. Relatório de diretoria do exercício de 1921. Jornal do Commercio, ano 96, n. 204, Rio de Janeiro: terça-feira, 25 de julho de 1922., p. 12.

do grupo Lage. Em 1936 fica determinado o cumprimento, por parte do governo, do compromisso contratual firmado com a Lage Irmãos.³⁰⁷

Com relação à utilização do mineral na siderurgia, em meados de 1927, Fonseca Costa, na oportunidade diretor da Estação Experimental, faz um relato à partir da visita efetuada a Santa Catarina, onde afirma que o carvão catarinense, através dos modernos processos de beneficiamento, pode produzir coque metalúrgico de boa qualidade.³⁰⁸

Ainda em 1927, questões sobre o carvão mineral catarinense fazem parte das preocupações por parte do deputado federal Fulvio Aducci, que defende investimentos governamentais para a Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, visando dotá-la de tráfego intenso e, com isto, encerrar o regime de permanente desequilíbrio entre receita e despesa daquela Companhia. Outro aspecto destacado por Aducci, é o da necessidade de apoio do governo às companhias carboníferas, através de financiamentos, favores tarifários e aparelhamento dos meios de transporte.³⁰⁹

As condições para o desenvolvimento da exploração do carvão em Criciúma

Antes de deixar o cargo de presidente, em 1919, Delfim Moreira incentiva o uso do carvão nacional através da taxaço do carvão importado, numa atitude que desagrade aos empresários que utilizam o combustível trazido do exterior. A ação de Delfim também não satisfaz integralmente aos mineradores brasileiros, que reivindicam a ampliação das linhas ferroviárias nas regiões carboníferas.³¹⁰

Após assumir, em abril de 1920, o cargo de presidente da Araranguá, Henrique Lage entrega ao engenheiro Ernani Bittencourt Cotrim o comando dos serviços em Santa Catarina, com a incumbência de buscar a melhoria da qualidade do carvão extraído das minas e, também, das condições do transporte através da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina.³¹¹

Na ocasião, Lage descreve a situação na região:

³⁰⁷ Fundo: Presidência da República. Lata 127, doc. n. 16879/39. Relatório anual de 1936 da Administração do Portodo Rio de Janeiro, anexo II, 22 de outubro de 1936, p. 97. Acervo do Arquivo Nacional.

³⁰⁸ COSTA, E. L. da Fonseca. *Possibilidades econômicas do Carvão de Santa Catarina*. Rio de Janeiro: MINISTERIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO, 1928.

³⁰⁹ ADUCCI, F. *O carvão nacional*. Rio de Janeiro: Câmara dos Deputados, 1927, pp. 8;22.

³¹⁰ BERNARDO, op. cit.

³¹¹ Além de Ernani Bittencourt Cotrim (1920-1922), ocuparam a direção da Companhia durante o arrendamento da Araranguá Álvaro Luz (1918-1920), Waldemar da Cunha Brito (1922-1923) e Álvaro Monteiro de Barros Catão (1923- 1940). ZUMBLICK, op.cit., p. 97.

As dificuldades de transportes, quer na estrada, ainda não completamente aparelhada, quer no Porto, e, ainda, no transporte pelo mar para os Centros de Consumo, assim como os processos rudimentares ainda em uso na mina, tudo concorre para retardar o desenvolvimento de nossa indústria, que, se mereceu do Governo algum auxílio indireto, não tendo sido possível, dadas as condições do tesouro, conseguir mais a favor do carvão nacional, tem ainda muitos tropeços em seu caminho, os quais, entretanto, não desanimamos de vencer. O próprio Governo tem todas as suas máquinas fixas, locomotivas e locomóveis aparelhados para queimar o melhor carvão inglês, de tipo já fixado por anos e anos de exploração, diferente, como não podia deixar de ser, dos outros carvões utilizados, inclusive o brasileiro.³¹²

No relato, Lage coloca aspectos importantes com relação ao carvão catarinense: a melhoria da extração e do transporte; a necessidade de recursos e favores governamentais; o investimento em beneficiamento; e a adaptação dos equipamentos utilizados pelo governo, como locomotivas, para a queima do carvão nacional. Ressalta-se que, apesar das dificuldades encontradas por Henrique, os esforços feitos pelo industrial concorrem para o crescimento da extração do carvão nas minas de Criciúma, com a retirada de cerca de 11.460 toneladas, em 1918; 11.752, em 1919; e 28.600, em 1920, só interrompido o crescimento devido à crise econômica iniciada neste ano, e que reduz a produção de 1921 para 20.538 toneladas.

Pouco depois de assumir a coordenação das atividades em Criciúma, Ernani Cotrim inicia projeto de fornalha própria para o emprego do carvão catarinense e, assim, surge, em 1921, a locomotiva Mikado. As experiências de Cotrim permitem que a Araranguá aumente o abastecimento de carvão para a Estrada de Ferro Central do Brasil, passando de 14.000 toneladas em 1922 para 32.000 toneladas no ano seguinte.

Sobre o acontecimento, destacando a ação empreendedora de Henrique Lage, relata Galba de Boscoli:

“Na fase de implantação do consumo do carvão nacional de Santa Catarina em nossa principal Estrada de Ferro, a Central do Brasil, no começo da década de 1920, era muito conhecida sua [Henrique Lage] atuação, quando, certa vez, auxiliado por um de seus colaboradores, o Engenheiro Ernani Cotrim, se propôs a fazer a alimentação com carvão da caldeira da locomotiva, que pretendia realizar a viagem Rio-Belo Horizonte, quando não havia ainda grelhas moveis, e fazer essa viagem dentro do horário prefixado. E o sucesso alcançado lhe garantiu o contrato de fornecimento de carvão nacional à Central do Brasil.”³¹³

³¹² COMPANHIA BRASILEIRA CARBONÍFERA DO ARARANGUÁ. Relatório da Diretoria referente ao ano de 1920. Jornal do Commercio, ano 95, n. 209. Rio de Janeiro: sábado, 30 de fevereiro de 1921, p. 9.

³¹³ Discurso de Galba de Boscoli, representando os auxiliares de Henrique Lage. Ata da 1ª sessão solene de 26 de março de 1981, em homenagem ao centenário de nascimento de Henrique Lage. Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, ano V, n. 636. Rio de Janeiro: segunda, 30 de março de 1981, p. 12.

Os resultados da atuação de Cotrim provocam, também, ações como a do então ministro da Viação Francisco Sá, que determina a todas as estradas de ferro dependentes do governo federal, que não adquiram mais locomotivas que não venham adaptadas ao uso do carvão brasileiro.

Em 1924, Calógeras também se pronuncia sobre a adaptação de equipamentos para permitir a maior utilização do carvão nacional: “(...) um esforço deve ser feito para adaptar nossos aparelhos ao uso do combustível que temos, a principio misturando em proporções progressivamente ascendentes, ao da Inglaterra ou ao dos Estados Unidos.”³¹⁴ Com relação ao apoio do governo ao setor carbonífero Calógeras afirma:

As únicas formas de colaboração, viáveis, sadias, econômicas, se realizariam mediante o aparelhamento das estradas de ferro, das minas aos Portos em águas profundas, ou, para as jazidas interiores, longe do litoral, as linhas anastomosando-se às redes de viação existentes. Além disso, contratos longos de fornecimentos, a preços que seriam revistos de três em três, ou de seis em seis meses, para acompanhar o mercado.³¹⁵

Observa-se que o pronunciamento de Calógeras ratifica a ação empreendida por Henrique Lage e Ernani Cotrim na região de Criciúma. No entanto, apesar dos esforços, ainda carecem de melhoria as condições de extração e beneficiamento do mineral, inclusive com a substituição do maquinário utilizado nas jazidas. Além disto, para o aumento da produção e queda do custo é preciso fazer a instalação de uma usina termoelétrica, utilizando-se a tração elétrica nas minas e na movimentação de uma nova usina de beneficiamento. Para isso, são necessários aportes financeiros e, assim, a Companhia recorre ao Governo para obter o auxílio de 1.500 contos de réis, previsto no decreto nº 12.943, de 30 de março de 1918. No entanto, o recebimento de tal recurso sofre grande atraso obrigando, assim, a Henrique Lage investir mais uma vez capital próprio, evitando, com isto, a paralisação do desenvolvimento das atividades na região.

Como já visto, além do beneficiamento do carvão, é importante para o desenvolvimento da região carbonífera catarinense a melhoria das condições de transporte do produto extraído das minas. Assim, como arrendatária da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá consegue do governo a edição, em 7 de maio de 1919, do decreto nº 13.533, cujo teor autoriza a contratação da extensão da linha até Massiambú,

³¹⁴ CALÓGERAS, João Pandiá. *Indústrias basilares*. Revista arte e ciencia. Rio de Janeiro: Livraria Edanee, 1924, p. 14.

³¹⁵ Ibid.

facilitando a exportação através de um Porto próximo à Florianópolis. O contrato é assinado logo depois, em 5 de junho, entretanto, a intenção da exportação do carvão por aquela localidade não progride e, em 1922, a Inspetoria Federal das Estradas propõe a desistência da linha em troca do aparelhamento da estrada de ferro, o que é aceito pela Companhia.

Sobre as condições da Thereza Christina no início dos anos 20 Lage relata:

[...] só tem dado déficits, embora, como qualquer outra estrada de ferro do país, estivesse ela sujeita a todas as exigências legais, aos mesmos regulamentos, as mesmas obrigações de uma linha lucrativa. No intuito de diminuir um pouco desse déficit ocasionado, não pela pobreza da zona, mas principalmente pelo seu reduzido raio de ação (a linha em tráfego possui somente 118 quilômetros) e pela modicidade dos preços, além de uma inexplicável duplicidade de tarifas existentes, solicitamos a aprovação de novas taxas com nova pauta e novo regulamento de transportes, sendo tudo aprovado pelo Governo, depois de convenientemente estudado pela Inspetoria Federal.³¹⁶

Continua, ainda, Henrique Lage:

[...] aprovada nova tabela, fixada pela Inspetoria de Estradas, sendo de supor que de agora em diante estejamos livres desse ônus vultoso, um dos maiores empecilhos no rápido progresso da Companhia. Pelas contas o Governo só tem pago e com atraso 75% do custo real da estrada de que ele é o único proprietário e de que somos simples arrendatários mediante cota em dinheiro. Estas novas tarifas concorrerão de muito para diminuição do “déficit” e tem sido aplicadas desde 1º de fevereiro [1921] sem que houvesse do lado dos expedidores nenhum protesto ou reclamação.³¹⁷

Na exposição, Lage cita algumas das causas dos constantes prejuízos da Companhia, como linha reduzida, taxaões elevadas, baixo preço da tarifa e o não pagamento, por parte do governo, do total do custo real da estrada. Nos anos seguintes, apesar da inauguração de novos trechos e do aumento do volume de carvão transportado, os prejuízos continuam.

Além das questões apresentadas, o desenvolvimento da indústria carbonífera catarinense depende das condições de escoamento da produção. Para amenizar o problema, Henrique Lage adquire a Companhia de Navegação São João da Barra e Campos.

A Companhia Navegação São João da Barra e Campos

Em virtude da dificuldade para o envio do carvão extraído das minas aos centros consumidores através do Porto de Laguna, devido ao problema de baixo calado, e de Imbituba,

³¹⁶ COMPANHIA BRASILEIRA CARBONÍFERA DO ARARANGUÁ. Relatório da Diretoria referente ao ano de 1920. Jornal do Commercio, ano 95, n. 209. Rio de Janeiro: sábado, 30 de fevereiro de 1921, p. 9.

³¹⁷ *ibid.*

em função dos fortes ventos e do mar agitado, a Araranguá resolve, de conformidade com a autorização da Assembléia de 4 de outubro de 1919, adquirir, mesmo em condições onerosas, o controle da Companhia Navegação São João da Barra e Campos, empresa fundada em 23 de julho de 1876³¹⁸.

Sediada em Campos, no norte fluminense, a Companhia encontra-se desde fevereiro de 1919 sob o domínio do Lloyd Transatlântico Brasileiro e, na ocasião, passa por dificuldades financeiras, principalmente em função da queda do movimento de navegação do Rio Paraíba. Para arcar com os valores da compra, que se concretiza em 8 de novembro, com a venda das ações do então sócio majoritário Manoel Ferreira Machado a Henrique Lage, a Araranguá conta com o concurso do aporte financeiro da Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil.

Com a compra da Companhia, passam a ser utilizados pela Araranguá os navios Teixeira, Carangola, Fidelense e São João da Barra que, em função do pequeno tamanho e baixo calado, atendem às condições do Porto lagunense, o que melhora sensivelmente as condições de exportação do carvão extraído das minas de Criciúma.³¹⁹

Em decorrência da venda da São João da Barra a Henrique Lage renunciam, em 10 de novembro, o então presidente Joaquim Simões e o diretor-secretário Domingos da Silva, passando os cargos a serem ocupados respectivamente por Zózimo Barrozo do Amaral e João Carlos Kastrup. Ressalta-se que Zózimo do Amaral na ocasião ocupa, também, a posição de presidente interino da Araranguá, em virtude do falecimento de Conrado Jacob de Niemeyer ocorrido dias antes, em 5 de novembro. Também em função da transação, a sede da companhia de navegação é transferida para o Rio de Janeiro, ocupando inicialmente as instalações da av. Rio Branco, 63 e, em seguida, passando a utilizar os escritórios localizados na av. Marechal Câmara, 120, 2º andar.

Observa-se pela aquisição da São João da Barra que Henrique Lage dá continuidade à fórmula adotada pelo pai na obtenção de material flutuante, ou seja, a compra de empresas em condições financeiras desfavoráveis, mesmo que para isso tenha que recorrer a empréstimos. Essa aquisição demonstra, ainda, a crença do industrial no desenvolvimento da indústria carbonífera brasileira, e a demonstração inequívoca da intenção de investir cada vez mais na

³¹⁸ Sócios fundadores: Manoel de Oliveira Cintra, Joaquim José de Almeida, Francisco José Pinto Junior, José Luiz de Souza e Manoel José Nunes Teixeira A São João da Barra possui como finalidade a exploração do comércio de navegação fluvial e marítima de cabotagem e de longo curso em qualquer dos portos nacionais ou estrangeiros, onde convier, por conta própria ou mediante arrendamentos. OSCAR, João. *Apontamentos para a história de São João da Barra*. Teresópolis: Mini Gráfica-Editora Ltda, 1976, p. 145; 150.

³¹⁹ Navios: Teixeira, Carangola, Fidelense e São João da Barra, os três primeiros 420 toneladas de deslocamento e 8 ½ pés de calado, e o último, posteriormente denominado Paulo de Frontin, de 700 toneladas e 9 ½ pés calado.

expansão da exploração do carvão mineral. Como exemplo está a ampliação das atividades de Henrique em outra região catarinense, Orleans, onde participa da Empresa Terras e Colonização e cria a Companhia Nacional Mineração de Carvão do Barro Branco.

A Empresa Terras e Colonização e a Companhia Nacional Mineração de Carvão do Barro Branco

A Sociedade Anonyma Empresa Terras e Colonização, instalada em 20 de setembro de 1890 a partir do contrato firmado, em 5 de janeiro de 1889, entre o comendador Joaquim Caetano Pinto Junior e o governo imperial, tem como fim a exploração de serviços de imigração em geral, em terras na Colônia Grão-Pará doadas pela princesa Isabel, em 17 de outubro de 1870. A Companhia, cujo capital é de 4.000 contos de réis, tem sede definida no Rio de Janeiro.

320

Dentro da finalidade de apoio à imigração, a Terras e Colonização promove o cultivo de produtos agrícolas, principalmente cereais, além de criação de suínos para o fabrico de banha. Vale ressaltar, que os problemas de transportes e o valor dos fretes dificultam a exportação dos produtos, além do que, as terras arrendadas aos colonos só passam a receber energia elétrica nos anos trinta, através de investimento feito por Henrique Lage.

Além da atuação agrícola, a propriedade possui reservas carboníferas que despertam interesse de investidores estrangeiros, porém, com a guerra, as negociações não evoluem, permanecendo as jazidas inexploradas até 24 de abril de 1922, quando Henrique Lage assina contrato para exploração do carvão na localidade. Entretanto, assim como em outras jazidas catarinenses, a extração e a exportação do mineral é dificultada pela necessidade de investimentos nas minas e no transporte.

A falta de escoamento rápido e barato faz com que o produto torne-se mais caro que o similar estrangeiro e, por isto, a atuação de Henrique Lage em Orleans não se desenvolve. Porém, com a variação cambial do início dos anos 30, surge a esperança de desenvolvimento da mineração na região, em função da elevação do preço do carvão vindo do exterior. No entanto, o grande volume de capital necessário para início dos trabalhos impossibilita a agilização da exploração do mineral, arrastando-se, assim, esta situação, até a encampação da empresa pelo governo em 1942.

³²⁰ Com a proclamação da República, o governo, em 30 de junho de 1890, concede as terras ao Engenheiro Fanor Cumplido, no ano seguinte, em 13 de dezembro, a empresa funde-se com a Empresa Industrial do Norte e Oeste do Brasil, surgindo, então, a Empresa Industrial e Colonizadora do Brasil. Na ocasião, quatro acionistas impugnam a fusão, obtendo sucesso.

Vale ressaltar, que durante a participação de Henrique Lage na Terras e Colonização passam pela Presidência Carlos Leite Ribeiro e Marciano de Aguiar Moreira³²¹. Além destes, outros nomes atuam na gestão, como: João Pereira da Silva Monteiro Junior; Fausto Werneck Correa e Castro; Arnaldo Werneck; Maurício Morand; Guilherme Acquarone Junior; Ernesto R. Silva e Etienne Stawiarski.

Em Santa Catarina, além de Criciúma e Orleans, Henrique Lage atua, também, na região da atual Lauro Muller, junto à cabeceira do rio Tubarão, nas terras adquiridas por seu pai ao visconde de Barbacena. Mas, assim como em outras localidades, as dificuldades para a exploração do carvão mineral consistem nas deficiências dos equipamentos para a extração e beneficiamento do minério, bem como das boas condições para o transporte do produto das minas para os Portos, e destes, para os grandes centros consumidores, o que limita a produção e, em consequência, eleva o custo.

Diante dessas necessidades, Henrique Lage, para dar início às operações objetivando uma produção eficiente investe, em 1917, capital particular na melhoria das condições de extração e beneficiamento do carvão, adquirindo equipamentos e construindo uma usina de lavagem, o que possibilita a retirada de 150 toneladas e o beneficiamento de 500 toneladas diárias do mineral.

Além do investimento na produção, Lage aplica recursos próprios na melhoria do transporte, através da construção de um ramal ferroviário de 4,5 quilômetros ligando a estação de Lauro Müller às minas, possibilitando a expedição do carvão para os Portos de Laguna e Imbituba, distantes respectivamente 90 quilômetros e 111 quilômetros daquela estação. Na ocasião, a Thereza Christina dispõe de recursos materiais para conduzir 500 toneladas diárias do mineral.

Utilizando as condições existentes Lage cria, em 30 de setembro de 1922, a Companhia Nacional Mineração de Carvão do Barro Branco, com a finalidade a exploração e lavra de minas de carvão, especialmente as do município de Orleans.³²². Apesar de atuar na região carbonífera catarinense, a Companhia estabelece como sede o Rio de Janeiro e é formada com o capital de

³²¹ Marciano de Aguiar Moreira. Dirige a Estrada de Ferro Centrl do Brasil, no período de 7 de fevereiro de 1917 a 10 de março de 1919.

³²² Formada em Assembléia Constitutiva realizada em 30 de setembro de 1922, na Rua do Hospício nº 124, a Companhia tem como incorporadores Arnaldo Werneck e Augusto Rocha. Para compor o capital é realizada Assembléia em 16 de novembro de 1922.

4.000 contos de réis, dividido em 20.000 ações de 200 mil réis cada uma, tendo como principais acionistas Henrique e Renaud Lage, com 9.875 ações. cada um.³²³

Além dos irmãos, participam da sociedade: Carlos Alberto Brandão Martins de Oliveira e Ernani Bittencourt Cotrim, com 35 ações cada um; José D. Rache, Oswaldo dos Santos Jacintho, Augusto Rocha, A. Paranhos Fontenelle, Arnaldo Werneck e Arthur Rocha, com 30 ações cada um.

A primeira diretoria é composta pelos seguintes acionistas: diretor-presidente Carlos Alberto Brandão Martins de Oliveira; diretor-secretário Oswaldo dos Santos Jacintho; diretor-técnico Ernani Bittencourt Cotrim. Vale lembrar, também, outros importantes nomes ligados à região sul catarinense que passam pela diretoria da Companhia, como Raul de Caracas, Álvaro Catão, Fausto Werneck Correa e Castro e Ernani Bittencourt Cotrim Filho.

Apesar dos investimentos feitos por Henrique Lage, estes ainda não são suficientes para dar à Barro Branco uma produção condizente com o potencial das jazidas da região. Em consequência, para fazer frente às necessidades de novas inversões, a diretoria requer do governo federal, o empréstimo de 2.000 contos de réis instituído pelos decretos n^{os} 12.943 e 12.944, de 30 de março de 1918, dando como hipoteca as propriedades e bens da Companhia, nos termos dos referidos decretos.

A melhoria dos equipamentos de extração e de beneficiamento proporcionam o aumento da produção carbonífera de Santa Catarina, que em 1923 atinge a 53.000 toneladas e, em 1924, a aproximadamente 100.000 toneladas. Neste ano, a Barro Branco contribui com 53.607 toneladas e a Araranguá com 14.486 toneladas, com as empresas de Henrique Lage totalizando aproximadamente 68% da produção catarinense.³²⁴

Mais tarde, no final dos anos 1930 e início dos anos 40, já com a melhoria das condições de embarque do Porto de Imbituba, a produção da Barro Branco atinge a somas ainda maiores, com a extração em 1938 de 57.000 toneladas; em 1939 de 55.000; e, em 1940 de 73.000 toneladas. Observa-se, assim, a importância dos investimentos feitos por Henrique Lage em Imbituba, o que permite o desenvolvimento da exportação do carvão catarinense.

³²³ Os irmãos Henrique e Renaud colocam à disposição da Companhia as jazidas carboníferas do Barro Branco. Possui esse nome em virtude de ser separado em duas partes por um leito de argila branca, muito empregado em cerâmica. SILVA, Edmundo, 1972, op. cit., p. 36. Subsolo calculado em no mínimo de 10 milhões de toneladas, numa área de cerca de 26 milhões de metros quadrados, sendo a maior parte pertencente a Henrique Lage.

³²⁴ BELOLLI; QUADROS; GUIDI, op. cit., p. 96.

A atuação de Henrique Lage em Imbituba e o Primeiro Congresso Brasileiro de Carvão e outros Combustíveis Nacionais

Após a fracassada tentativa de Américo Lage, em 1908, de melhorar as condições do Porto de Imbituba³²⁵ Henrique Lage retoma, em 1912, o projeto de operar serviços de passageiros e cargas. Vale lembrar, que as condições dos Portos do sul catarinense é um dos grandes empecilhos para o escoamento da produção da região, e conseqüentemente, para o desenvolvimento das atividades econômicas, principalmente as de extração do carvão mineral. Assim, dotar o Porto de Imbituba de condições de ser utilizado torna-se de fundamental importância para o setor carbonífero em geral, e , em especial, para as empresas de Henrique Lage.

Por ser uma praia de curva, em Imbituba as águas se agitam pela falta de abrigo para os ventos vindos do norte e do nordeste, tornando perigosa e por vezes impossível, a aproximação de qualquer navio. Em decorrência, diversos acidentes são registrados, como os sucedidos em 1922, com o vapor Natal do Lloyd Nacional; em 1923, com o Itacolomi; e, em 1925, com o Itapuca, os dois últimos da Costeira.³²⁶ Na busca de solução para o problema, Henrique Lage, já em 1917, pede autorização ao governo federal para construção, uso e gozo do Porto, sem garantias de juros e sem ônus para o país, pelo prazo de 90 anos. O pedido é negado mas, mesmo assim, Lage promove investimentos para a melhoria das condições portuárias.

A conquista do apoio do Estado para a melhoria dos Portos da região sul catarinense gera uma forte disputa entre Imbituba e Laguna. Assim, todo fato negativo é utilizado na disputa, como fica demonstrado em matéria publicada pelo jornal lagunense “O Albor”: “os jornais que recebemos vindos pelo Itapacy e que desembarcaram em Imbituba nos chegaram todos

³²⁵ Localidade situada a 90 km ao Sul de Florianópolis, povoada pelos açorianos no século XVIII, predominando na época a pesca da baleia, sendo inclusive uma Armação Baleeira, onde se aproveitava além da carne, a gordura e as barbatanas. a carne, gordura e barbatanas dos cetáceos. Com a queda da pesca baleeira, surge o carvão como principal fator econômico, assim, é construído o primeiro trapiche em 1870 pelo Visconde de Barbacena. Município criado em 30 de agosto de 1923, sendo instalado em 1º de janeiro de 1924, sendo o primeiro Prefeito Álvaro Monteiro de Barros Catão. Em 6 de outubro de 1930, por ato do governo provisório Imbituba tem a autonomia de município suprimida. Em outubro de 1949 passa a denominar-se Henrique Lage retornando a denominação de Imbituba em outubro de 1959, logo após a nova emancipação que ocorre em junho de 1958. Sobre Imbituba. Cf. MARTINS, Manuel de Oliveira. *Imbituba: história e desenvolvimento*, 1971; também disponível em: <<http://www.baleiafranca.org.br>>.

³²⁶ MINISTÉRIO DA MARINHA. Subsídios para a História Marítima do Brasil. Ministério da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 2V., 1939, p. 9.

danificados devido a se molharem as malas num ponto da costa, completamente desabrigado, e a que querem dar o nome de Porto. Urge sérias providências”.³²⁷

A disputa entre as duas localidades vem desde 1882, com os diversos governos indicando técnicos diferentes, para que sejam feitos os estudos que permitam a identificação do local mais viável para o investimento governamental. Disputas políticas e interesses particulares estão presentes durante a contenda, que se arrasta durante anos retardando, assim, não só o desenvolvimento da indústria carbonífera, mas da economia sul catarinense.³²⁸ Como exemplo da influência política, a atuação de Henrique Lage na região possibilita, em 1923, a emancipação político-administrativa de Imbituba, até então distrito de Laguna, sendo primeiro prefeito o amigo e sócio de Henrique, Álvaro Monteiro de Barros Catão. Anos depois, em 1930, Imbituba retorna à condição de distrito de Laguna, em função da mudança de poder.

Sobre as melhorias no Porto, finalmente, em julho de 1919, no governo Delfim Moreira, o ministro da Viação Afrânio de Mello Franco autoriza à Lage Irmãos a construção do Porto de Imbituba, com obras para atracação, abrigo e aparelhamento, para serviço exclusivo da Companhia Nacional de Navegação Costeira, sem responsabilidade nem ônus para a União. Com o auxílio de Álvaro Monteiro de Barros Catão, então dirigente da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, são iniciadas as obras, inclusive com a construção do quebra-mar e das instalações para o embarque de carvão. São construídos escritórios, armazéns, vila operária e outras benfeitorias.

Assim, para permitir a melhor organização dos serviços portuários é criada, em 3 de novembro de 1922, a Companhia Docas de Imbituba, com sede no Rio de Janeiro e capital social de 5.000 contos de réis, dividido em 25.000 ações de 200 mil réis cada. A Companhia tem a finalidade de continuar a construção do quebra-mar e executar as obras de aparelhamento do Porto, além de usar e gozar dessas obras da melhor forma possível. Na ocasião, ocupam a diretoria Álvaro Catão, como diretor-presidente e Ernani Bittencourt Cotrim, como diretor-secretário. Embora fundada em 1922, somente em 13 de setembro de 1941, através do decreto nº 7.842, é que a Companhia Docas obtém a concessão para exploração comercial do Porto.

Apesar da disposição de Henrique Lage em inverter capital próprio e da fundação da Docas, continua sendo importante o apoio governamental que dê ao Porto condições necessárias para embarque e desembarque do carvão catarinense. Essa questão é abordada no discurso de Fulvio Aducci, realizado na sessão da Câmara dos Deputados em 5 de dezembro de 1927, quando declara que:

³²⁷ O ALBOR, n.618. Laguna: setembro de 1914, p.26.

³²⁸ BOSSLE, op. cit., p. 40.

[...] é mister construir-se um quebra-mar, obra já iniciada, às expensas próprias, pelo Sr. Henrique Lage, que há anos vem empregando capitais no sul de Santa Catarina, procurando, afincadamente, explorar-lhes as minas [...] não creio, porém, que este estonado e inteligente brasileiro, apesar de sua tenacidade e recursos financeiros, possa realizar obra de tal vulto, sem nenhum apoio do governo e com uma concessão a título precário, como a de que dispõe.³²⁹

Sobre a escolha entre Laguna ou Imbituba para a construção do Porto carvoeiro, o deputado diz: “Não a mim, mas aos técnicos, compete a escolha definitiva e imediata de um desses dois lugares para Porto carvoeiro, e a instalação, no que for preferido, dos aparelhos e maquinismos necessários ao embarque e expedição da hulha ”.³³⁰

Além das já citadas, vale destacar outras ações de Henrique Lage em Imbituba, como a fundação, em 1919, da Cerâmica Henrique Lage, que produz inicialmente louças e sanitários para os navios da Costeira passando, posteriormente, a produzir azulejos, ladrilhos, tijolos e outros produtos relacionados. No campo social, Henrique constrói na localidade, grupo escolar e clube de esportes, além de incentivar a formação de uma banda de jazz formada por funcionários.

Em 1937, Lage cria o Departamento de Propaganda Agrícola da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, fundado com o objetivo de orientar a produção agrícola, organizar cooperativas agrárias e introduzir na região a criação, em granjas, de galinhas das melhores raças. Os produtos resultantes da atuação do Departamento, são utilizados nos navios da Companhia Costeira.

Na mesma época da fundação da Companhia Docas de Imbituba, já no final do governo Epitácio, ocorre um importante acontecimento para o desenvolvimento do setor carbonífero, o Primeiro Congresso Brasileiro de Carvão e outros Combustíveis Nacionais, realizado no Rio de Janeiro, entre 22 de outubro e 8 de novembro de 1922, e presidido por Ildefonso Simões Lopes.

Composto por diversas comissões especiais, o Congresso conta na parte científica com 17 membros, destacando-se Eusébio de Oliveira como presidente, e Alberto Betim Paes Leme como vice-presidente. As questões de caráter técnico-industrial, são discutidas por 36 especialistas do setor, como, por exemplo, Gonzaga de Campos, Ernani Bittencourt Cotrim, Antonio Tavares

³²⁹ ADUCCI, op. cit., p.10.

³³⁰ *ibid.*

Leite, Domingos Fleury da Rocha, Euvaldo Lodi e Luiz Betim Paes Leme. Da Comissão de Economia, presidida por A. Prado Lopes, participam Henrique Lage, Euvaldo Lodi, Ernani Bittencourt Cotrim, Luiz Betim Paes Leme e mais 15 importantes personalidades.

Diversas são as conclusões das comissões, podendo ser destacadas, em termos gerais, as que estabelecem: o investimento do governo na continuidade dos estudos a respeito da utilização e beneficiamento do carvão catarinense; a prorrogação de prazos dos decretos de favores às indústrias do carvão e do ferro, especialmente os de nºs 12.943 e 12.944, de 30 de Março de 1918; a recomendação para que a Central do Brasil adquira locomotivas aptas à queima do carvão nacional; o incremento de investimentos em ferrovias e Portos para o transporte do carvão; a redução de fretes no transporte do carvão nacional e das máquinas destinadas à sua lavra e beneficiamento; a taxação aduaneira sobre os combustíveis estrangeiros; a isenção de direitos para os aparelhos adaptados à queima do carvão nacional e a gravação das taxas sobre os que não forem; e a fixação da quota mínima de carvão nacional nos serviços da administração pública, e bem assim nas empresas concessionárias de favores do governo.

Para prover às despesas oriundas da aplicação das medidas apontadas nas conclusões, o Congresso indica a criação de taxas aduaneiras de 5% sobre o carvão estrangeiro e de 5,6% sobre o óleo combustível. Além das relativas ao carvão, o Congresso também estabelece que o governo deve promover sondagens na região de Campos, para identificar a existência de petróleo³³¹. Cabe destacar, que Henrique Lage chega a promover esse tipo de investigação na região campista.

Observa-se, nesse importante Congresso, a presença de Henrique Lage e de pessoas ligadas ao empresário, tais como Ernani Bittencourt Cotrim, Antonio Tavares Leite e Euvaldo Lodi, que atuam em comissões de grande importância, como a técnico-industrial e de economia. Essa participação, possivelmente propicia a aprovação de medidas de interesse de Henrique Lage, e que estão configuradas no resultado do evento.

Intimamente ligados, o carvão e o ferro são elementos fundamentais para a implantação da indústria siderúrgica no Brasil, e assim, conforme já visto, os governos passam a dar mais atenção a esses dois setores, bem como buscam meios para a instalação da indústria siderúrgica no País.

³³¹ CONCLUSÕES DO PRIMEIRO CONGRESSO BRASILEIRO DE CARVÃO E OUTROS COMBUSTÍVEIS NACIONAIS. Realizado no Rio de Janeiro de 22 de outubro a 8 de novembro de 1922. Comissão Diretora e Comissões Especiais. Acervo da Biblioteca Nacional.

A siderurgia no governo Epitácio e a Companhia Gandarella

Conforme já apresentado, a expansão do interesse na conquista de concessões para exploração do minério de ferro no Brasil surge a partir da década de 1910. Entretanto, somente a partir dos anos 20 é que a discussão toma vulto, principalmente em decorrência do crescimento da corrente nacionalista.

Na ocasião, Epitácio Pessoa pretende instalar uma usina siderúrgica com capacidade para produzir 150 mil toneladas de aço, e como só acredita em tal empreendimento com o auxílio do capital estrangeiro firma, em 20 de maio de 1920, contrato com a Itabira Iron Ore Co., empresa inglesa representada no Brasil pelo americano Percival Farquhar.

Pelo instrumento contratual, entre outras cláusulas, a Companhia passa a possuir ramais ferroviários; Portos privativos; concessão de jazidas de minério de ferro em Minas Gerais sem pagamento ao Tesouro Nacional; e, ainda, isenção de impostos de importação. A Itabira fica, também, autorizada a construir uma usina siderúrgica, sem obrigação de utilização de matéria-prima nacional, inclusive do carvão.³³²

A publicação do contrato causa forte clamor nacional, inclusive com a mobilização de Arthur Bernardes, então governador de Minas Gerais, que defende a construção de pequenas usinas sem o apoio do capital internacional. Ao assumir o cargo de presidente, Bernardes se mantém contrário aos termos do acordo feito com Farquhar, e exige da Itabira a garantia da construção de uma usina siderúrgica para dar-lhe, em contrapartida, a exploração do minério.

Essa atitude desagrade os defensores do capital estrangeiro e é vista como contrária aos desejos da indústria, e, também, de caráter regionalista³³³. Mais tarde, em 10 de novembro de 1928, Washington Luiz assina um termo com a Itabira alterando o contrato de 1920, mas a crise de 1929 suspende, naquele momento, os investimentos daquela companhia.³³⁴

Além do contrato com a Itabira, outras ações no setor siderúrgico acontecem durante os anos de 1920, como a criação da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, surgida a partir da associação da companhia belga Aciério Reunis de Burbach – Elch – Dudelange (ARBED) com a

³³² SILVA, Lígia, op. cit., p. 22

³³³ *ibid.*, p. 24.

³³⁴ SILVA, Edmundo de Macedo Soares e. *O ferro na história e na economia do Brasil*. Volta Redonda: Sidergráfica, 1972a, p. 76-78

Companhia Siderúrgica Mineira³³⁵, e a sanção da lei nº 4.265, de 15 de janeiro de 1921, que visa sistematizar o descobrimento, pesquisa e exploração das riquezas naturais do país.

Assim como o acordo com Farquhar, essa legislação causa grande polêmica, e alimenta os debates sobre a conveniência ou não de se permitir a presença de grupos estrangeiros atuando no setor. Vale ressaltar que, além do minério de ferro, o carvão mineral, e a produção dos produtos siderúrgicos também fazem parte dessas discussões, principalmente com relação às concessões a investidores do exterior e aos favores concedidos.

Diante de toda essa movimentação, Lage parte rumo ao desenvolvimento do segundo tópico do trinômio: o ferro. Assim, busca iniciar as atividades no setor, a partir da região de Gandarella, em Minas Gerais.³³⁶

O interesse na exploração das jazidas de manganês, ferro e mármore de Gandarella surge em 1890, através da constituição de uma Companhia fundada em Ouro Preto, com capital de 100 contos de réis. Mais tarde, a empresa é transferida para Belo Horizonte e, em junho de 1918, já com o capital de 3.000 contos de réis, inicia a prospecção e pesquisas na fazenda do Gandarella, aplicando soma considerável de recursos.

No entanto, embora tenha iniciado as atividades, a diretoria da Companhia do Gandarella não consegue adquirir a fazenda. Além disso, o governo não autoriza, conforme previsto, a construção da ferrovia, e nem concede os favores para a construção do ramal para o transporte do material extraído da região, o que inviabiliza o empreendimento.

Na oportunidade, Henrique Lage aproxima-se dos acionistas da empresa, inclusive com a sede da Gandarella sendo transferida, em janeiro de 1919, de Belo Horizonte para o Rio de Janeiro, ocupando as instalações da rua da Candelária, 4, onde também se localiza a sede da Costeira.

Essa transferência atinge aos membros da diretoria que residem em Minas Gerais e é feita, provavelmente, para provocar a saída de diretores, o que de fato acontece. Em decorrência, Francisco Sólton pede a dissolução da Companhia com a devolução dos valores investidos pelos acionistas e encerra, em março de 1919, as atividades da empresa. Vale informar, que durante esse período, a Gandarella possui como principais sócios: Francisco Sólton, Armando de Oliveira Monteiro, João Gurgel de Oliveira, Eduardo Sabatier Dupon, Celso Bayma e Antonio Ribeiro Seabra.

³³⁵ PELÁEZ, Carlos Manuel. *História da Industrialização Brasileira: crítica à teoria estruturalista no Brasil*. [s/l]; [s/e], 1970, p. 145-147

³³⁶ Localizada a 60 km. de Ouro Preto e a 20 km. de Rio Acima. Está na altitude de 1.600 m., com 800 hectares de mata virgem e cercada por serras. Desde 1810 diversos estudiosos se interessam pela região, como H. Gorceix; Arthur Guimarães e Pandiá Calógeras. CRUZ DE MALTA, ano II, n. 13, janeiro de 1938.

Possivelmente Henrique Lage, para assumir o controle dos negócios naquela região mineira, articula-se com Francisco Sólton e Celso Bayma, lembrando que o primeiro introduz os Lages no mercado de sal, e o segundo é amigo pessoal de Henrique. Assim, em 15 de abril de 1919, Lage forma a nova Companhia do Gandarella, com capital de cem contos de réis, dividido em mil ações de cem mil réis cada, sendo a diretoria composta por: Diogo de Vasconcellos, diretor-presidente; Francisco Sólton, diretor-gerente; e Augusto Rocha, diretor-tesoureiro. Logo em seguida, em 18 de junho, o capital é aumentado para 5.000 contos de réis, através da emissão de 49.000 ações de cem mil réis cada, complementando, assim, as 50.000 ações.

Com o novo comando, a Companhia passa a ter como objetivos: a exploração das jazidas minerais de carvão, manganês e mármores; a aquisição e exploração de terras públicas ou particulares; a fundação de usinas siderúrgicas e seus derivados; a fabricação de cimento; e a refinação de metais extraídos de suas jazidas. Inclui-se ainda, dentre as finalidades, a construção da via férrea concedida pelo governo federal pelo decreto nº 13.340 de 18^{de} dezembro de 1918.

Em 8 de agosto de 1923, Henrique Lage traz Thiers Fleming para auxiliá-lo na fazenda. Na correspondência que é enviada Thiers, Lage apresenta considerações a respeito do plano siderúrgico:

Como já tivemos oportunidade de conversar a respeito, estou vivamente empenhado na solução brasileira do problema da indústria siderúrgica em nosso país, condição principal para sua independência econômica e para a defesa nacional.

Tendo nas mãos o “controle” de Companhias que possuem minas de carvão em Santa Catarina e minérios de ferro em Minas Gerais e dando o carvão catarinense superior coke metalúrgico: aqui estão os elementos essenciais para a indústria siderúrgica, mas, urgindo a solução de casos correlatos.

Penso em, resolvidos os casos complementares, estabelecer duas usinas para a fabricação de ferro e aço em:: Gandarela (Minas) e Maruí (Niterói).³³⁷

Mais tarde o plano de Lage é ampliado, estabelecendo unidades nos seguintes locais: em Gandarella, preponderando a fabricação de aços super-finos, com produção diária de 20 toneladas; em Maruhy, Niterói; em Antonina, no Paraná, onde existem jazidas de minério de ferro e manganês, utilizando um alto forno para abastecer a Ilha do Vianna com mais de cem toneladas de guza; na Ilha do Vianna, para a fundição de aços finos, composta de grupos de conversores

³³⁷ Correspondência enviada por Henrique Lage a Thiers Fleming em 8 de agosto de 1923. FLEMING, 1949, op. cit., p. 53.

Siemens-Martins, podendo fundir qualquer qualidade de aço e capacidade inicial de cerca de 150 toneladas; e fábrica de coke instalada na Gaz de Nictheroy, para a produção diária de cem toneladas. O programa prevê uma produção anual de cerca de 150.000 toneladas de ferro e aço, para utilização na construção naval, em material ferroviário, bélico e, também, em máquinas motoras.³³⁸

Apesar de todo o entusiasmo de Henrique, diversos são os desafios para a exploração das riquezas da fazenda, principalmente com relação ao transporte, visto não existir a comunicação entre Gandarella e a estação do Rio Acima, da Estrada de Ferro Central do Brasil. Para permitir o escoamento da produção, a diretoria da Companhia promove a construção de uma estrada de rodagem, na extensão de 34 quilômetros, em virtude da ligação ferroviária ser difícil em função da topografia.

A conclusão dessa ligação rodoviária permite a intensificação da exploração dos produtos, especialmente do mármore de Gandarella, reconhecido pela beleza e qualidade. sendo utilizado, inclusive, em prédios no Rio de Janeiro, como o do Ministério da Guerra.

Cabe destacar que além da diretoria citada, ocupam também, ao longo do tempo, lugar de destaque na administração da Gandarella personalidades como Euvaldo Lodi³³⁹, como diretor-presidente; Thiers Fleming, como diretor-gerente e diretor-presidente; Ernani Bittencourt Cotrim, como diretor-gerente; Mauricio Morand como diretor-tesoureiro; e Henrique Victor Lage, como diretor-gerente.

Além das empresas fundadas nos segmentos do carvão e do ferro, Henrique Lage cria duas companhias no ramo de seguros, a Sociedade Anonyma Lloyd Sul Americano Companhia de Seguros Marítimos e Terrestres e a Sociedade Anonyma de Seguros Gerais Lloyd Industrial Sul Americano.

A atuação de Henrique Lage no ramo de seguros

Com o crescimento da Costeira e a expansão dos outros negócios, surge a necessidade de assegurar uma maior proteção aos bens patrimoniais, além disso, a legislação social sobre acidentes de trabalho torna necessária a adoção de seguro para empregados. Alia-se a esses fatores,

³³⁸ FLEMING, Thiers. *A construção naval no Brasil*. Conferência feita na Escola do Estado-Maior do Exército em 16 de outubro de 1936. Possibilidades da construção naval pela indústria particular. Depoimento do engenheiro naval, Carlos Pandiá Braconnot. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1936, p. 71.

³³⁹ Euvaldo Lodi: nasceu em 9 de maio de 1896 em Ouro Preto-MG. Engenheiro civil e de Minas pela Escola de Ouro Preto em 1921. Presidente da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro e de outras entidades representativas da indústria, Deputado Constituinte em 1934 e da legislatura de 1935 a 1937. Membro do Conselho Federal do Comércio Exterior.

o surgimento de um mercado promissor no ramo de seguros em geral, o que estimula Henrique Lage a criar duas companhias, o Lloyd Sul Americano e o Lloyd Industrial Sul Americano

A Sociedade Anonyma Lloyd Sul Americano Companhia de Seguros Marítimos e Terrestres é constituída em 18 de setembro de 1919, na rua da Candelária, 4 e autorizada a funcionar pelo decreto nº 13.794, de 8 de outubro do mesmo ano. Possui capital de 4.000 contos de réis, dividido em 20.000 ações de 200 mil réis cada, sendo Henrique Lage o principal dos cem acionistas com 10.200 ações. A primeira diretoria é formada por Henrique Lage, diretor-presidente; Roberto Cardoso, diretor-secretário; e Emile Bignon, diretor-gerente.

Nos primeiros anos de funcionamento a empresa obteve grande sucesso, mantendo uma marcha ascendente como pode ser observado no quadro a seguir, onde são destacados os números relativos aos anos de 1920, 1921, 1924, 1927 e 1931.

ANO	PRÊMIOS TERRESTRES	PRÊMIOS MARÍTIMOS	TOTAL DE PRÊMIOS
1920	2.856:464\$655	643:971\$212	3.500:435\$867
1921	1.167:482\$510	2.350:489\$804	3.517:972\$314
1924	1.283:586\$803	3.117:092\$579	4.400:679\$382
1927	1.110:140\$435	1.829:277\$634	2.939:418\$069
1931	243:410\$350	511.074\$384	754:484\$734

Fonte: Relatórios da diretoria do Lloyd Sul Americano.

Analisando-se os números, pode-se concluir que, apesar da crise econômica do início dos anos 20, que afeta os negócios em geral e, em decorrência, o mercado segurador, a Companhia se desenvolve, tendo no primeiro ano de funcionamento o predomínio dos prêmios de seguro terrestre, sendo esse quadro modificado nos anos seguintes, passando a predominar os de seguro marítimo. Essa mudança pode ser atribuída à credibilidade que o Lloyd Sul Americano obtém junto ao setor de navegação, com os embarcadores e empresas utilizando cada vez mais os serviços da Companhia.

Pode ser observado, ainda, que em termos de prêmios o ponto alto da Companhia ocorre em 1924, quando o segmento terrestre atinge um valor acima de 1.283 contos de réis e, o setor marítimo acima de 3.117 contos de réis, totalizando, em valores aproximados, a 4.400 contos de

réis. O comportamento econômico de 1931 acarreta uma redução drástica nos prêmios arrecadados, com os prêmios terrestres caindo para cerca de 243 contos de réis e os marítimos para aproximados 511 contos de réis, totalizando em torno de 754 contos de réis.

Com relação à crise no limiar dos anos 30, a situação econômica é influenciada pelo câmbio baixo, o que dificulta a importação, ficando praticamente paralisado o movimento comercial entre os Estados. A escassez de cargas e a queda dos seguros de prédios e residências afetam os negócios do Lloyd Sul Americano, conforme visto nos números já citados e, também, no Relatório da Diretoria relativo ao ano de 1931, onde está escrito: “A luta é tremenda em torno dos poucos negócios existentes e a concorrência infelizmente, ainda, em grande parte é desleal. As leis criadas para garantir segurados e companhias, estabilizando as taxas, ainda não foram compreendidas, tanto assim que são diariamente burladas”.³⁴⁰ Na ocasião, para minimizar tais problemas, a diretoria propõe o congraçamento de todas as companhias de seguros, visando a melhor remuneração do capital investido pelos acionistas e perfeita tranqüilidade das seguradoras e segurados.

Em 18 de dezembro de 1931, Henrique Lage deixa o cargo de diretor-presidente que ocupa desde a fundação da Companhia, indicando para substituí-lo Bernardo de Oliveira Barbosa, na ocasião também presidente da Companhia de Usinas Nacionais. A intenção de Henrique Lage na indicação de Bernardo Barbosa é dar à Companhia uma maior amplitude de atuação, visto o importante círculo de relações do novo presidente. No entanto, tal expectativa não se confirma pois, devido à necessidade de dar mais atenção ao seu próprio negócio, Bernardo fica por pouco tempo à frente da Organização, renunciando em agosto de 1932, retornando, então, Henrique Lage ao cargo de presidente.

Além dos seguros terrestres e marítimos, outro segmento passa a fazer parte do interesse dos empresários, o de acidentes de trabalho. A partir da guerra de 1914-1918, o crescimento urbano e o desenvolvimento industrial provocam uma maior atenção por parte dos legisladores a respeito das condições de saúde e segurança no trabalho. Em decorrência, surgem as leis que, na oportunidade, protegem a atividade do menor e da mulher nas organizações, além da legislação sobre acidentes de trabalho embora, na ocasião, a maioria das empresas já realize a contratação de seguros desse tipo. Todo essa ação acontece em meio a diversos movimentos grevistas,

³⁴⁰ LLOYD SUL AMERICANO. Relatório da Diretoria do exercício de 1931. Jornal do Commercio, ano 105, n. 74. Rio de Janeiro: segunda/terça-feira 28 e 29 de março de 1932, p. 12.

acontecidos não só durante o governo Wenceslau Bráz mas, também, no decorrer da gestão de Epiácio Pessoa, embora em menor intensidade.

No tocante a lei sobre acidentes de trabalho, em 1915 é aprovado pelo Senado o projeto elaborado pelo senador paulista Adolfo Gordo, apesar da oposição do Centro Industrial do Brasil (CIB). Levado à Câmara em 1916, passa a tramitar lentamente, até que, em julho de 1917, devido ao desabamento do prédio em construção do New York Hotel, no Rio de Janeiro, o assunto volta a ser discutido na Câmara de Deputados por iniciativa do deputado Maurício de Lacerda. Esse acidente, que vitima dezenas de operários, promove uma mudança de posição do CIB, que passa a participar da elaboração do texto legal e a pedir agilidade na tramitação.

Diante disso, em janeiro de 1919, é editada a legislação que torna obrigatório ao patronato a cobertura das despesas resultantes dos acidentes de trabalho, através de três formas distintas: responsabilidade direta e única do patrão; seguro em companhia autorizada a funcionar no ramo de acidentes de trabalho; ou através da organização de sindicato profissional. O patronato, através do CIB, se posiciona pela segunda modalidade, preocupado que está com a possibilidade que as indenizações afetem a saúde financeira das empresas.

Para atender à legislação, os próprios industriais fundam a Companhia Segurança Industrial, tendo na diretoria Guilherme Guinle e Costa Pinto, então secretário-geral do CIB. Observa-se que, embora não concordem integralmente com o texto legal, os empresários se adaptam à nova realidade, evitando, assim, confronto com os trabalhadores e buscando, inclusive, a obtenção de vantagem econômica como no caso da formação de companhias de seguros.³⁴¹ É nesse contexto que Henrique Lage funda mais uma empresa, a Sociedade Anônima de Seguros Gerais Lloyd Industrial Sul Americano.

Constituída em 9 de outubro de 1920, na rua da Candelária, 4, a Companhia é autorizada, em 9 de dezembro, a funcionar com acidentes coletivos. Em 2 de fevereiro de 1922, a Lloyd

³⁴¹ Para melhor conhecimento da posição do empresariado a respeito da legislação social e do seguro de acidentes de trabalho. Cf.: GOMES, Ângela de Castro. *Burguesia e trabalho: política e legislação social do Brasil (1917-1937)*. Rio de Janeiro: Campus, 1979; LEME, Marisa Saenz. *A ideologia dos industriais brasileiros (1919-1945)*. Petrópolis: Vozes, 1978.; VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978; PINHEIRO, Paulo Sergio; HALL, Michael M. *A classe operária no Brasil (1889-1930): condições de vida e de trabalho, relações com os empresários e o Estado*. São Paulo: Brasiliense; FUNCAMP, 1981; COSTA, Ricardo Cesar Rocha da. *A atividade de seguros nas primeiras décadas da República*. In: ALBERTI, Verena (coord.). *Entre a solidariedade e o risco: história do seguro privado no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001; CARONE, 1978, op.cit.

Industrial passa, também, em atuar nos segmentos de acidentes individuais e outras modalidades do ramo.³⁴²

Formada com capital social de 3.000 contos de réis, dividido em 15.000 ações de 200 mil réis cada, a empresa possui como principais acionistas Henrique Lage, Roberto Cardoso e Emile Bignon, todos com 2.000 ações cada um. Além dos sócios citados, participam ainda do capital da Companhia mais 134 acionistas, inclusive empresas do setor naval como a Companhia Costeira, Lage Irmãos, Lloyd Nacional, Estaleiros Guanabara, Vicente dos Santos Caneco e Pereira Carneiro & Companhia (Companhia Comércio e Navegação).

A primeira diretoria tem como diretor-presidente Henrique Lage, como diretor-tesoureiro João Augusto Alves, como diretor-gerente Emile Bignon, como diretor-secretário Roberto Cardoso e, como responsável pelo setor hospitalar, Alcino de Figueiredo Baena.³⁴³

Na direção da organização, Henrique Lage, entre 1923 e 1924, transfere a sede da Companhia para a avenida Rio Branco, 47, 2º andar e adquire imóvel na cidade de Santos, na rua Braz Cubas, 184. Na mesma ocasião, são comprados diversos imóveis da rua do Resende, e iniciadas as obras do Hospital dos Acidentados, concluídas em 1927, recebendo as instalações o nº 174 daquele logradouro.³⁴⁴

Durante a existência da Companhia, a composição da diretoria sofre constantes modificações, inclusive com a saída de Henrique Lage do cargo de presidente, sendo substituído por Oswaldo dos Santos Jacintho, e de Alcino Figueiredo na direção hospitalar, passando a ocupar o cargo Mário Jorge de Carvalho. Além desses, outros nomes também atuam na direção da empresa, como Julio Lobato Koeler, como diretor-gerente e Manoel Gomes Moreira, como diretor-tesoureiro.

Além do Lloyd Industrial e do Hospital dos Acidentados, Henrique Lage promove outras ações na área de saúde, conforme relato de Galba de Boscoli:

[...] não se conformando que a redução de fratura da clavícula não podia ser perfeita, face à interferência do movimento do pulmão pela respiração, resolveu a dificuldade fixando a clavícula num complicado aparelho apoiado na bacia do paciente, com regulagem, no ombro, por parafusos micrométricos,

³⁴² Cf. decreto nº 14.522 de 9 de dezembro de 1920; decreto nº 15.348, de 2 de fevereiro de 1922.

³⁴³ No conselho fiscal constam: Antonio de Freitas Tinoco; Antero de Almeida; Francisco Martinelli; Manoel Buarque de Macedo; Frederico César Burlamaqui e Vicente dos Santos Caneco.

³⁴⁴ O Hospital, único estabelecimento hospitalar do gênero no país. Especialiades: oftalmologia, clinica, fisioterapia, radiologia, anatomia patológica, bacteriologia e odontologia.

aparelho esse por ele imaginado e construído nos seus estaleiros da Ilha do Vianna.³⁴⁵

Cabe destacar que, embora não sejam constantes, os sinistros também ocorrem nas empresas de Henrique Lage, daí a importância das companhias de seguros criadas pelo empresário. Com relação aos navios da Costeira, a maioria dos acidentes é provocada por encalhes, principalmente na Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, e pequenos abalroamentos. No entanto, alguns são de gravidade, como o de abril de 1919 com o Itatiba, que durante viagem entre Recife e Porto Alegre carregando álcool, algodão e outras mercadorias inflamáveis e explosivas, sofre incêndio na altura do Cabo de São Tomé, na região de Campos, Estado do Rio. Em decorrência, ocorre a perda total do navio, da carga e da tripulação, com a Companhia promovendo a indenização cabida aos clientes e às famílias das vítimas.

Outro importante sinistro ocorre em 29 de abril de 1922 nos estaleiros da Ilha do Vianna, quando uma explosão no navio Rio Grande do Sul atinge operários com o falecimento de dois deles.

Na noite de 15 para 16 de março de 1927, a sede da Costeira é atingida por um incêndio. Iniciado no térreo do prédio onde funciona o armazém 13 A, as chamas atingem também as colunas de ferro que sustentam a parte superior das instalações, ruindo parte do telhado e afetando os setores de tesouraria, contabilidade, arquivo e refeitório, sendo os prejuízos de ordem material³⁴⁶.

Também nos primeiros anos da década de 20, Henrique Lage participa do capital acionário de mais duas empresas, o Banco Sul do Brasil e a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hydráulicas.

O Banco Sul do Brasil e a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hydráulicas

A velocidade da ampliação das atividades faz com que Henrique Lage passe a atuar no setor bancário, com a fundação, em 22 de fevereiro de 1920, do Banco Sul do Brasil. A criação da instituição permite ao industrial ter para as suas empresas uma retaguarda no mercado

³⁴⁵ Discurso de Galba de Boscoli, representando os auxiliares de Henrique Lage, na ata da 1ª sessão solene em 26 de março de 1981 em homenagem ao centenário de nascimento de Henrique Lage. Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, ano V, n. 636. Rio de Janeiro: segunda, 30 de março de 1981, p. 14. Diretor-tesoureiro João Augusto Alves, diretor-gerente Emile Bignon, ao longo do tempo ainda ocupam cargos: Julio Lobato Koeler, como diretor-gerente e Manoel Gomes Moreira diretor-tesoureiro.

³⁴⁶ Fundo CT. 6ª vara criminal. Caixa 2016. Processo 141. Acervo do Arquivo Nacional.

financeiro e favorece a obtenção de financiamentos através da carteira de redescontos do Banco do Brasil.

Com sede no Rio de Janeiro e caixa matriz em Florianópolis, o Banco inicia suas atividades na rua da Alfândega, 7, passando posteriormente para a sede da av. Rodrigues Alves. O capital é de 4.000 contos de réis, dividido em 20.000 ações 200 mil réis cada, sendo Henrique Lage, com 15.165 ações, o principal dos 40 acionistas.

O primeiro Conselho Administrativo é constituído por Henrique Lage; José O'Donnell; Bernardo Van Rousselear; Renaud Lage; Eduardo Gomes Ribeiro; Charles Hue e Emílio Nina Ribeiro. A primeira diretoria é composta por Henrique Lage como diretor-presidente, tendo como vices Fausto Werneck Correa e Castro e José O'Donnell.³⁴⁷ Henrique Lage permanece à frente da instituição até 1929, quando assume o lugar de diretor-presidente o vice Fausto Werneck Correa e Castro, que continua no cargo até a encampação do Banco pelo governo Vargas, em 1942.

Os anos iniciais do Banco são de prosperidade e lucros permanentes. Ao longo dos anos são fundadas agências em território catarinense, como as de Blumenau, Tubarão, Laguna e Imbituba.

Além do setor bancário, Henrique Lage começa a atuar, em 1922, no segmento da construção civil, com a Companhia Nacional de Construções Civas e Hydráulicas (CIVILHIDRO). Formada em 28 de janeiro de 1919, mas com validade a partir de 1º de fevereiro, a CIVILHIDRO possui sede na rua Rodrigues Alves, 303-331, e conta com o capital acionário de 200 contos de réis, dividido em 1.000 ações de 200 mil réis cada. A Companhia possui nove sócios, sendo os principais acionistas: Domingos de Souza Leite, Augusto Rocha e Arthur Rocha, com 200 ações cada.

Observa-se que Henrique Lage não participa inicialmente da composição societária da CIVILHIDRO, porém, a presença de pessoas ligadas ao empresário e a localização da sede nas instalações da Costeira, indicam uma possível influência do industrial na formação da empresa.

A CIVILHIDRO tem por finalidade a execução de obras e construções, e também a exploração de concessões de qualquer natureza. Mais tarde, em 1921, inclui outras atividades, como a da extração de areia doce em Magé, para uso próprio e para venda a terceiros, e a negociação de cimento oriundo do Brasil e do exterior. No ano seguinte, são alteradas as finalidades, passando a executar obras de terraplanagem, dragagem, saneamento, obras marítimas e de construção civil em geral. A primeira diretoria é formada por Domingos de Souza

³⁴⁷ O conselho fiscal é composto por João Gentil de Mello Araújo, Celso Bayma e Germano Boettcher. Suplentes: Augusto Rocha, Domingos de Souza Leite, Guido Vernaci.

Leite, presidente; Oswaldo dos Santos Jacintho, diretor tesoureiro-secretário; e Augusto Rocha, diretor-gerente.³⁴⁸ Cabe ressaltar que Domingos de Souza Leite permanece como presidente até a incorporação pelo governo, em 1942.

Devido à necessidade de aparelhamento da Companhia, com o objetivo de atender ao contrato assinado para a construção do Porto da zona franca, na Ilha do Governador, o capital é aumentado, em 15 de setembro de 1922, para 1.000 contos de réis, dividido em 5.000 ações de 200 mil réis cada. Na oportunidade, a CIVILHIDRO passa a ter os irmãos Henrique e Renaud como principais sócios, com cada um possuindo 1.000 ações, que totalizam 200 contos de réis.³⁴⁹ Anos mais tarde, para atender a novos contratos e investimentos, o capital da Companhia passa para 6.000 contos de réis.

Ao longo da existência da CIVILHIDRO diversas são as obras públicas realizadas pela Companhia, dentre as quais destacam-se: o prolongamento do cais do Porto do Rio de Janeiro; o melhoramento no Porto de Florianópolis; a construção de parte do Porto de Paranaguá; e a edificação da muralha de contorno e do aterro na ponta do calabouço para a construção do aeroPorto do Rio de Janeiro (atual Santos Dumont). Para a Costeira, são realizadas as obras de construção da muralha de atracação da Ilha do Vianna e a edificação dos armazéns da Lage Irmãos, no Maruí.³⁵⁰

Conforme pode ser observado, é bastante diversificado o campo de investimentos por parte de Henrique Lage, com emresas sendo criadas em função da estratégia da integração vertical, e, também, com o objetivo de prestar apoio mútuo ao desenvolvimento de cada uma delas. Porém, o empresário vai além e aplica recursos na construção de aviões.

Os investimentos na aviação

O interesse por novos segmentos de negócios faz com que Henrique Lage invista em setores ainda insipientes, como o da aviação. Assim, em 1919, através de Manoel Augusto

³⁴⁸ DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, quinta-feira, 20 de fevereiro de 1919, p. 2394 e 2395.

³⁴⁹ Com maior participação societária estão Domingos de Souza Leite e Arthur Rocha, com 700 ações cada. Participam, ainda, da sociedade: Augusto Rocha, Carlos Pandiá Braconnot, Oswaldo Werneck, Demócrito B. Dantas, Edgard Gomes Pereira, Alfredo Figueiredo e Maurício Morand.

³⁵⁰ Sobre os armazéns, estes são divididos em dois grupos. O primeiro composto por cinco armazéns, com 41 metros comprimento; 50 metros largura e 7,10 m. de altura, com capacidade aproximada de 14.000 m³. O segundo grupo possui três armazéns de 30 metros de comprimento; 30 metros de largura e 7 metros de altura, com aproximadamente 6.000 m³ de capacidade. Nessas instalações são acomodados produtos como café, cereais, algodão, açúcar, fumo, banha, alfafa, crina, couro seco e mate.

Pereira de Vasconcelos, Lage inicia contatos com as firmas inglesas Blackburn, de construção de aviões, e a Bristol, de fabricação de motores, formalizando, em 1921, os respectivos contratos.

Paralelamente, Lage começa a construção de dois aviões, o “Rio de Janeiro” e o “Independência”. O “Rio de Janeiro” é um avião monomotor, sendo que os primeiros vôos da aeronave são realizados pelo capitão Laffay³⁵¹ no Campo dos Afonsos, às dez horas da manhã do dia 18 de maio de 1920, fato este assim relatado pelo “O Imparcial”:

Com a presença de altas patentes do Exército e muitos convidados, teve início a experiência as 10 horas da manhã, elevando-se o motor, dirigido pelo Capitão Laffay, a altura de 500 metros, subindo depois de algumas evoluções mais outro tanto, tendo, em todo esse tempo, se mostrado o aparelho em ótimas condições de funcionamento.

Seguiram-se alguns vôos por alunos da Escola de Aviação Militar, voltando, então, o aparelho em estréia a uma nova experiência, que durou apenas cinco minutos, elevando-se o mesmo a 300 metros.³⁵²

O segundo avião, o bimotor “Independência”, é concluído em abril de 1922 e voa pela primeira vez em maio daquele mesmo ano, sendo que, no dia 17 de junho, a aeronave participa da revoada de aparelhos que recebe os aviadores portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral na chegada ao Rio de Janeiro, vindos da importante travessia aérea do Atlântico Sul, conforme destacado pelo “O País”:

Gago Coutinho e Sacadura Cabral concluíram ontem, com a chegada no Rio de Janeiro, a prova formidável e única até hoje, da travessia aérea do Atlântico, entre a Europa e a América do Sul. [...]

Pilotado pelo seu construtor, que levava em sua companhia o seu mecânico, também tomou parte da recepção dos aviadores portugueses o avião nacional “Independência”, construído nas oficinas Lage Irmãos, pelo Capitão francês Etienne Laffay.

O excelente aparelho fez varias evoluções sobre a Bahia, todas muito apreciadas pela população.³⁵³

³⁵¹ Louis Etienne Lafay, nascido em Tarare, na França, a 11 de agosto de 1891, iniciando naquele país a sua carreira aeronáutica. Chega ao Brasil em novembro de 1918 passando a atuar como instrutor na Escola de Aviação Militar, no Campo dos Afonsos e retorna à França em 1924, vindo a falecer em 1975. ANDRADE, Roberto Pereira de; PIOCHI, Antônio Ermete. *História da construção aeronáutica no Brasil*. São Paulo: Aquarius – Ediiitorss e Distribuidora de Livros Ltda., 1982.

³⁵² O IMPARCIAL. ano 10, n. 1400. Rio de Janeiro: 19 de maio de 1920, p.3.

³⁵³ O PAIZ. ano XXXVIII, n. 13.755. Rio de Janeiro: Domingo, 18 de junho de 1922, p. 1; 3.

A construção dessas aeronaves demonstra a visão do empresário no crescimento do setor. Na oportunidade, Henrique Lage chega a afirmar: “No futuro, as cargas viajarão de navio e os passageiros de avião”.³⁵⁴

É claro que o motivo do investimento de Henrique Lage na aviação visa a ampliação dos negócios através do desenvolvimento da indústria aeronáutica e, para isto, o empresário espera o apoio governamental. No entanto, como não ocorrem encomendas por parte do governo, fica para o futuro as novas investidas de Lage no setor aeronáutico.

O governo Arthur Bernardes e a questão siderúrgica

A agitação política atinge o processo sucessório de Epiácio Pessoa. Insatisfeitos com a candidatura oficial de Arthur Bernardes para a Presidência, os Estados do Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco se unem e lançam Nilo Peçanha, o que acarreta uma constante ameaça revolucionária no decorrer da campanha presidencial.

Vitoriosa a campanha de Bernardes, este governa o país de 15 de novembro de 1922 a 15 de novembro de 1926 sob permanente estado de sítio, em virtude da constante efervescência política e perturbação da ordem. Dentre outros episódios, ocorrem, nesse período, acontecimentos creditados ao movimento tenentista, como a Revolta Paulista de 1924 e o surgimento da Coluna Prestes.³⁵⁵

No campo econômico, a gestão Bernardes tem início com um quadro de desequilíbrio das contas governamentais e com problemas oriundos da dependência externa, que afetam a política exportadora do café e influencia o câmbio. Buscando atenuar essas questões, o presidente procura o equilíbrio das contas, por meio da diversificação das exportações, da valorização permanente do café, e do incremento da produção interna de produtos importados.

Além disso, Arthur Bernardes promove ações para o desenvolvimento da indústria carbonífera e, também, para a de minério de ferro de Minas Gerais. Para conduzir a política econômica, Bernardes nomeia dois paulistas, Sampaio Vidal para o Ministério da Fazenda e Cincinato Braga para o Banco do Brasil.

³⁵⁴ ANDRADE; PIOCHI, op. cit., p. 13.

³⁵⁵ Movimento dos anos 20, movido principalmente pela insatisfação dos tenentes, devido à carência de recursos do Exército, dos baixos soldos, promoção lentas dos tenentes para cargos mais altos, chegando a levar 10 anos para chegar a capitão, e nomeação de um civil para o Ministério da Guerra, Pandiá Calógeras. De caráter nacionalista, defendia o Estado mais forte e o voto secreto.

Para corrigir os déficits do governo, Bernardes promove fortes cortes no gasto público e aumenta impostos e, para valorizar o café, inicia um processo de financiamento da safra, emissão de moeda e busca de empréstimos externos, além de construir armazéns para que o governo forme estoques reguladores.

No segundo semestre de 1923, o governo consulta os Rotschild visando conseguir um empréstimo, porém, para a concessão, os ingleses exigem o cumprimento das recomendações feitas por uma comissão inglesa enviada ao Brasil, denominada “Missão Montagu”.

Essa comissão exige a adoção de medidas como a melhoria das técnicas do orçamento e a venda de empresas públicas, como o Lloyd Brasileiro, Central do Brasil e o Banco do Brasil. Logo no início as negociações são canceladas, em virtude da suspensão, por parte do governo inglês, de empréstimos a estrangeiros. Em decorrência, o governo brasileiro promove emissões para atender despesas militares e socorrer os bancos.

Cabe destacar que entre 1922 e 1923 a economia do país é altamente inflacionária e ocorre uma grande desvalorização do mil-réis, o que favorece a exportação mas aumenta a dívida externa e o déficit orçamentário, além disso, o crédito é reduzido e a situação econômica é de recessão. Em fins de 1924 Bernardes implementa um choque monetário, na tentativa de baixar os preços, e promove a valorização a moeda.

Em janeiro de 1925 são afastados os emissionistas Sampaio Vidal e Cincinato Braga, iniciando o governo uma política econômica diferente, de caráter deflacionário e de dissociação da defesa permanente do setor cafeeiro, com a transferência da responsabilidade do programa de valorização do café para o governo de São Paulo. Ao final do período governamental, em meados de 1926, Bernardes consegue empréstimo junto a banqueiros de Nova Iorque, o que permite colocar as finanças em ordem.

Vale ressaltar que Bernardes desagrade praticamente a todos os setores, como o agro-exportador e os assalariados, bem como a região nordestina, em virtude do abandono dos planos contra a seca.

No campo siderúrgico, é formada uma comissão coordenada pelo ministro da Agricultura Miguel Calmon e composta pelos senadores Lauro Muller, Paulo de Frontin e Sampaio Correa, e pelos deputados Augusto de Lima e Prado Lopes. A Comissão realiza diversas sessões onde são ouvidas autoridades e representantes de empresas, inclusive da Gandarella, com Euvaldo Lodi e Henrique Lage. Nos encontros, são discutidas questões como: implementação da indústria siderúrgica com capital nacional; estabelecimento de favores governamentais; possibilidade da

indústria siderúrgica nacional sem exportação de minérios de ferro; capacidade de produção e localização de usinas; e processos siderúrgicos.³⁵⁶

Dentre as exposições e sugestões apresentadas diante da Comissão, cabe aqui destacar as do presidente da Gandarella, Euvaldo Lodi. Na oportunidade, Lodi afirma não concordar com a indústria siderúrgica oficial e defende a utilização apenas de matéria-prima nacional. Além disto, sugere o empréstimo a juros baixos e prazos longos e julga que o governo, antes de pensar em estabelecer uma usina no vale do Rio Doce e na bacia carbonífera de Santa Catarina, precisa solucionar o problema de transportes, saneamento e colonização.³⁵⁷

As considerações de Euvaldo Lodi estão, em parte, contempladas no resultado preliminar da Comissão, onde consta a nacionalização da indústria e a formação de três usinas de 50.000 toneladas, localizadas no vale do Rio Doce, na bacia carbonífera de S. Catarina, e no vale do Paraobepa, com a primeira movida por eletrosiderurgia, a segunda a coque de carvão nacional, e, a terceira, deve dar preferência ao emprego do coque de combustível nacional. Quanto ao auxílio governamental para as empresas, existem divergências quanto à forma e o limite do capital social, no entanto, a Comissão define a subordinação do valor dos empréstimos aos projetos e orçamentos aprovados.³⁵⁸

O resultado da Comissão tem o aval de Bernardes, sendo considerado até mesmo um plano governamental. Por conta disso, é visto como esdrúxulo pelos opositores, e o mineiro Bernardes é acusado de defendê-lo pelo fato de que o principal beneficiado é seu Estado natal. Como aliado, o presidente conta com Clodomiro de Oliveira, ardoroso propagandista das qualidades da bacia do Rio Doce, onde acredita residir o futuro siderúrgico do Brasil.³⁵⁹

Em decorrência dos trabalhos da Comissão, Bernardes edita, em 9 de janeiro de 1924, o decreto nº 4.801. Este instrumento, de caráter nacionalista, em termos gerais autoriza o Poder Executivo a amparar a indústria siderúrgica e carbonífera existentes e as que sejam formadas, concedendo crédito e prorrogando até o final de 1926 os prazos dos decretos nºs 12.943 e 12.944, de 30 de março de 1918. Além disso, a legislação autoriza a promoção, através de concorrência pública, da construção das usinas previstas no relatório da Comissão.

Outros pontos do decreto estabelecem que o contratante seja brasileiro e possua uma mina de ferro ou de carvão na região designada, e que as usinas e minas fiquem hipotecadas ao governo. Em contrapartida, o poder público se compromete a consumir preferencialmente os

³⁵⁶ SILVA, Edmundo, 1972a, op.cit.

³⁵⁷ OLIVEIRA, Clodomiro, op. cit., 73.

³⁵⁸ Ibid., p.74-75.

³⁵⁹ SILVA, Lígia, op.cit., p. 28.

produtos das minas, a promover a isenção de impostos, a reduzir as tarifas, a incrementar investimentos em ferrovias e Portos, e a regularizar a navegação.

Apesar do interesse de Bernardes, o decreto não vai adiante, principalmente em função da efervescência política na ocasião e, assim, nenhuma usina é construída.

Observa-se que, embora o projeto de Bernardes o favoreça, visto prever usina em Santa Catarina e o uso do coque a partir do carvão nacional, aparentemente Henrique Lage não acredita que o plano governamental seja viabilizado, visto a formação do Consortium Siderúrgico Nacional e da Gaz de Nitheroy, o que possibilita o desenvolvimento de um plano siderúrgico próprio.

O Consortium Siderúrgico Nacional e a Sociedade Anonyma Gaz de Nitheroy

O projeto de Henrique Lage para a siderurgia é encaminhado ao governo para a obtenção de auxílio financeiro, no entanto, os recursos não são alocados. Em decorrência, Lage adota uma solução para o desenvolvimento do plano siderúrgico, criando o Consortium Siderúrgico Nacional, instalado no dia 8 de abril de 1924. O consórcio é constituído com o capital de 600 contos de réis, dividido em 1.200 ações de 500 mil réis cada, sendo Henrique Lage o maior acionista com mil ações. A parte que constitui o capital aplicado pelo empresário, de 500 contos de réis, é proveniente da transferência das terras da Empresa Terras e Colonização, cujo subsolo com carvão lhe pertence.

Além de Henrique Lage, o Consortium possui como acionistas: Euvaldo Lodi, Thiers Fleming, Oswaldo dos Santos Jacintho, Augusto Rocha, Álvaro Dias da Rocha, Ernani Bittencourt Cotrim, Arnaldo Werneck, Raul de Caracas, Arthur rocha, João gentil de Mello Araújo, e Fausto Werneck Corrêa e Castro. Participam, ainda, empresas representadas pelos respectivos presidentes: Companhia Gandarella, Euvaldo Lodi; Companhia Costeira, Henrique Lage; Carbonífera do Araranguá, Henrique Lage; Barro Branco, Carlos Alberto Brandão; e Docas de Imbituba, Joaquim Catramby.

O Consortium possui como finalidade: a exploração da indústria siderúrgica para a construção naval, civil, de material ferroviário e bélico, podendo criar usinas siderúrgicas ou outras para o emprego e utilização dos recursos naturais que já dispõe, assim como vier a dispor; a exploração da indústria carbonífera para a extração e venda do carvão; a fabricação de coque metalúrgico e gás; o aproveitamento de subprodutos do carvão; e a construção e arrendamento de ferrovias e Portos. Na ocasião, são eleitos para a primeira diretoria: diretor-presidente Henrique

Lage; diretores técnicos Euvaldo Lodi e Thiers Fleming; e diretor-tesoureiro: Oswaldo dos Santos Jacintho.³⁶⁰

Com a organização do Consortium Siderúrgico Nacional, a idéia da siderurgia começa a tomar forma, entretanto, para o desenvolvimento do projeto, Henrique Lage necessita de recursos financeiros e como nesse setor não aceita o auxílio do capital estrangeiro, passa a depender exclusivamente do apoio governamental. Em decorrência, Lage procura auxílio junto ao governo Arthur Bernardes, mas não é atendido e, assim, o plano não se concretiza, diminuindo, naquele momento, o interesse do empresário em investir no setor siderúrgico.³⁶¹

Paralelamente, para transformar o carvão catarinense em coque siderúrgico, Henrique Lage forma, em 24 de abril de 1924, a Sociedade Anonyma Gaz de Nitheroy. A Companhia, com capital de cem contos de réis, dividido em 500 ações de 200 mil réis cada, possui dez acionistas, sendo Henrique o principal deles, com 390 ações. A primeira diretoria é composta por Henrique Lage, como diretor-presidente e como diretores técnicos Raul de Almeida Rego e Manoel Pereira Paixão.

Além dos nomes citados, durante a existência da Companhia sob o controle da família Lage, participam da gestão: Oswaldo A. Werneck da Rocha, diretor-presidente; Thiers Fleming, vice-presidente; Mário Alves da Rocha, diretor-técnico; Álvaro Dias da Rocha, diretor-tesoureiro; e Achilles Seara de Oliveira diretor- técnico

Com sede oficial na Rodrigues Alves, 303, a Gaz de Nitheroy tem como fim a exploração industrial e comercial do gás, bem como de suas indústrias anexas, complementares e derivadas, podendo também explorar todo o gênero de contratos e concessões públicas, especialmente de iluminação e fornecimento de forças motoras.

A Companhia possui fábrica na rua São Lourenço, 43, que abastece de gás o município de Niterói e, também, produz o coque siderúrgico. A expansão das atividades junto à população de Niterói exige da empresa a inauguração, em 6 de dezembro de 1939, do gasômetro de Icaraí, localizado próximo ao atual Estádio Caio Martins, e que distribui o produto nas zonas de Icaraí e Santa Rosa

Vale lembrar que a Companhia utiliza o carvão de Araranguá, embarcado em Imbituba, transportado pela Costeira e produz coque para forjas e fundições da Ilha do Vianna, o que demonstra amplamente a adoção da integração vertical.

³⁶⁰ Conselho fiscal constituído por: Raul de Caracas, João Gentil de Mello Araújo, Arthur Rocha; suplentes: Fausto Werneck Correa e Castro, Álvaro Dias da Rocha e Arnaldo Werneck.

³⁶¹ FLEMING, 1949, op.cit., p.10.

Henrique continua com os investimentos, com a formação de outras empresas, dentre as quais a Companhia Industrial Friburguense.

A Companhia Industrial Friburguense e outras empresas

Constituída em 22 de abril de 1924, na localidade de Duas Pedras, em Nova Friburgo, Estado do Rio de Janeiro, a Companhia Industrial Friburguense possui capital social de 340 contos de réis, dividido em 340 ações de um conto de réis e tem por finalidade a exploração e manufatura de produtos eletrotérmicos e eletroquímicos em geral, e as respectivas matérias-primas, bem como outras indústrias conexas. Importante ressaltar que o carbureto de cálcio produzido pela Friburguense é aplicado na energia elétrica utilizada na Ilha do Vianna.

No ano seguinte, a Companhia transfere a sede administrativa para o Rio de Janeiro e emite debêntures, com o objetivo de: termino dos edificios da fábrica; pagamento de máquinas vindas do estrangeiro e a compra de outras; aquisição de materiais e matérias primas; construção de fornos; e aquisição de novas propriedades. Com o desenvolvimento da empresa, em 1941, a Companhia Industrial Friburguense passa a denominar-se Companhia Industrial Friburguense de Produtos Químicos, aumentando o capital para mil contos de réis. A organização tem como principal acionista Henrique Lage, que também ocupa, por longo tempo, o cargo presidente da Companhia. Outros nomes participam da empresa como João Francisco Sauwen, Raul Ribeiro da Silva, Plácido Lopes Martins e Raguzino Barcellos.

Ainda em 1924, no dia 17 de abril, Henrique Lage participa da fundação de mais duas organizações: a Companhia Nacional de Indústrias de Calcáreo, que tem como presidente Octávio Coimbra, e a Companhia Nacional de Exploração e Óleos Minerais, presidida por Olyntho Couto de Aguirre, ambas com sede na rua da Alfândega, 7.

A aquisição de empresas de Guiseppe Martinelli: o Lloyd Nacional e o Estaleiros Guanabara

A Sociedade Anônima Lloyd Nacional, empresa criada por Guiseppe Martinelli, em 1917, é composta com o capital de 8.000 contos de réis, dividido em 8.000 ações de um conto

de réis.³⁶² Situada na rua Primeiro de Março, 29, passando, em seguida, para o prédio próprio da avenida Rio Branco, 106-108, o Lloyd Nacional inicia as atividades com apenas um navio, o Campeiro, de 4.200 toneladas, mas rapidamente incorpora outras embarcações, para cumprir, principalmente, a rota comercial entre Rio de Janeiro e Genova, na Itália, levando café e cereais e trazendo mercadorias diversas.

As atividades do Lloyd Nacional se desenvolvem e durante a gestão Arthur Bernardes, em 1922, a Companhia consegue equiparação ao Lloyd Brasileiro nos favores que este goza, como isenções de tarifas e outros tributos, exceto a subvenção. No ano seguinte, com a incorporação de novos vapores, o Lloyd Nacional inicia a ligação entre Recife e Porto Alegre, passando por diversos portos da costa brasileira.

Em 1924, junto com os Estaleiros Guanabara e a Ilha do Engenho³⁶³, o Lloyd Nacional é comprado por Henrique Lage, pela quantia de 20 mil contos de réis pagos de forma parcelada. Assim, a sociedade passa a ter Henrique como o maior acionista, com 7.630 ações. Na ocasião, a empresa é presidida por João Teixeira Soares, que renuncia, passando Henrique a ocupar o cargo, tendo como substituto o diretor-tesoureiro Alberto Marsili. Na Assembléia de 7 de março, o estatuto é alterado e a Companhia passa a ter por finalidade exercer o comércio e transporte marítimo, importação e exportação de mercadorias de comissões e consignações, bem como a exploração de estaleiros, a construção naval e indústrias conexas.

O Lloyd Nacional é uma empresa lucrativa, apresentando resultados positivos durante os anos 20, apesar das dificuldades ocorridas em 1926 e 1927, em função da luta de fretes. Nos anos 30, a empresa passa por grandes dificuldades, em função das questões envolvendo a construção dos navios conhecidos como Aras. Este acontecimento é detalhado no próximo capítulo.

³⁶² A Companhia surge em decorrência da iniciativa de seu fundador ao formar com Mário de Almeida, em 1915, frota própria de navios, para tentar suprir a falta de transporte acarretada pela guerra. Assim, as atividades de Martinelli passaram da importação à exportação e às finanças para chegar, finalmente, ao transporte próprio. *HOMEM*, op. cit., p. 59. O Lloyd Nacional inicia as atividades com apenas um navio, o Campeiro de 4.200 toneladas, mas rapidamente incorpora outras embarcações, chegando ao final do ano de fundação a onze navios, sendo os maiores, além do Campeiro, o Europa e o Alice de 6.000 toneladas, o Belém de 4.200, o Campinas e o Victória de 2.800, o Neuquém de 2.200 e o Rio Amazonas de 2.000 toneladas. Na ocasião, a Companhia cumpre principalmente a rota comercial entre Rio de Janeiro e Genova, na Itália, passando na ida pelos portos de Santos e Marselha (França), e, na volta, além de Marselha, pelos portos de Barcelona, Málaga, Gibraltar, terminando em Santos, levando principalmente café e cereais e trazendo mercadorias diversas. Em 1918 aumenta o material flutuante incorporando à frota navios adquiridos no exterior como o Piave e o Marne (EUA), ambos de 4.200 toneladas e o Guanabara (Argentina), de 2.500 toneladas, além de outros menores como o Serido, Cananéa, Ubatuba, Hilda e Angra. Além dessas embarcações reforma nos Estaleiros Guanabara os navios Antonina, de 3.500 toneladas e o Natal de 3.600 toneladas, além do Paraná e o Paranaguá. Constrói, ainda, naquelas instalações o Brasil e o Itália. No ano seguinte, 1923 a diretoria adquire mais dois navios, o Recife e o Portugal.

³⁶³ Ilha do Engenho: situada na baía da Guanabara, mais tarde instalados hangar e campo de aterrissage. 560 m² terreno original 40.970 m² aterro para prolongamento da pista. Edifício de residência, usina elétrica. Além das Ilhas do Vianna, Santa Cruz, Cachimbau e do Engenho, os Lage possuem também a Ilha do Manuel João, localizada entre as Ilhas de Santa Cruz e do Engenho.

Com relação à Sociedade Anônima Estaleiros Guanabara, esta possui sede administrativa na avenida Rio Branco, 106-108. Criada em 25 de junho de 1919, com capital de 5.000 contos de réis, dividido em 5.000 ações de mil réis cada, sendo o Lloyd Nacional o principal acionista com 4.440 ações. Com a aquisição, Henrique Lage fica com 4.580 ações, sendo as restantes 420 distribuídas entre os demais acionistas.

Com a compra, Lage torna-se o presidente da Companhia substituindo a Guiseppe Martinelli. Henrique ocupa o cargo até 1928, quando cede o posto para Alberto Marsili, e retorna em 1931. Ocupa também a posição de presidente José Joaquim da Cruz Secco.³⁶⁴

As oficinas, situadas na margem do então saco de S. Lourenço, ocupam uma área de 7.500 m², entre o mar e a rua Barão do Amazonas, nas circunvizinhanças da Ponta d'Areia, em Niterói. No local atuam cerca de 600 empregados, tendo as instalações boas oficinas e duas carreiras, sendo uma para navios de até 3.000 toneladas e outra para pequenas embarcações.³⁶⁵

A empresa inicialmente é usada para consertar os navios pertencentes a Martinelli, embora possua finalidades mais amplas, como a da construção naval. Cabe destacar, que desde a fundação os Estaleiros Guanabara não é uma companhia geradora de bons lucros, seja pela prioridade de investimentos em benfeitorias nas instalações, seja em virtude da carência de encomendas, chegando mesmo, em virtude da crise econômica do início dos anos 30, a paralisar os serviços nas oficinas.

Durante a primeira metade dos anos 20, em meio à organização desse elevado número de empresas, ocorrem dois importantes acontecimentos na vida de Henrique Lage. O primeiro, é o desenlace de Cecília Lage, genitora e grande incentivadora do industrial, e, o segundo, é o casamento do empresário com a cantora italiana Gabriella Besanzoni.

O falecimento de Cecília Lage e o casamento de Henrique e Gabriella

Em 24 de dezembro de 1923, ocorre na residência da Ilha de Santa Cruz o falecimento de Cecília Lage. Sobre a genitora de Henrique o jornal “O Imparcial” comenta: “[...] Embora vivendo ultimamente retirada em seu palacete na Ilha de Santa Cruz, a viúva Antonio Lage era

³⁶⁴ O conselho fiscal é composto por: José Rache; Oswaldo dos Santos Jacintho; João Stoll Gonçalves; Edmundo da Luz Pinto; Paulo Hasslocher; José Joaquim Mattos de Azevedo.

³⁶⁵ FLEMING, 1927, op. cit.

muito relacionada e estimada em nossa melhor sociedade, que conservou viva a tradição de seu fino trato e sua distinção inconfundível”.³⁶⁶

O passamento de Cecília repercute nas empresas da família, isto porque, no testamento, é assegurado a Henrique Lage o controle das empresas existentes na ocasião. Este ato faz com que os irmãos Renaud e Frederico sejam praticamente afastados do centro decisório dos negócios, centralizando-se, assim, todo o poder de comando nas mãos de Henrique.

Pouco depois do falecimento de Cecília ocorre o casamento entre Henrique Lage e Gabriella Besanzoni. O casal se conhece em 1918, quando o industrial, aficionado que é pela ópera, tendo inclusive estudado canto na Itália, assiste no Rio de Janeiro a um espetáculo protagonizado pela talentosa cantora lírica italiana. O empresário logo se interessa pela artista e, procurando conquistá-la, envia flores para o camarim ao final do evento, iniciando, assim, um lento processo de aproximação, que culmina com a realização do casamento, em regime de completa separação de bens, na Ilha de Santa Cruz, às 16 horas de um sábado, 6 de fevereiro de 1925.³⁶⁷

O casamento de Henrique Lage com Gabriella Besanzoni é contestado judicialmente pelo promotor público Dr. Severo Bonfim, em virtude da condição de divorciado do industrial. A validade do casamento só é definida favoravelmente, em 15 de dezembro de 1925, por acórdão do Tribunal da Relação confirmando a rejeição da denúncia da promotoria feita pelo Dr. Oldemar Pacheco, Juiz de Direito da 3ª Vara de Niterói, por considerar que o fato narrado não constitui crime.³⁶⁸

Sobre Henrique Lage, Besanzoni comenta: “Henrique, um marido que me atendia como a uma rainha, cuidando com rapidez a qualquer desejo meu. Educado, disposto a me demonstrar satisfação durante os anos de “assédio”. Organizado até nos menores detalhes, trabalhador

³⁶⁶ O IMPARCIAL, Rio de Janeiro: 26 de dezembro de 1923, n. 4026, p. 4.

³⁶⁷ Certidão. Processo naturalização Gabriella Besanzoni, fl 21. Acervo do Arquivo Nacional. Gabriella nasceu em Roma, na Itália, em 20 de dezembro de 1890, filha de Francesco Besanzoni e Angiolina Spadoni. A cantora retornou definitivamente à Itália durante os anos 50, casou-se novamente anos após a morte de Henrique Lage com o Coronel Michele Lillo e faleceu em 1962. Apesar das certidões dos dois casamentos constar como ano de nascimento de Gabriella o de 1894, Roberto Di Nobile Terré, garante que o ano correto é 1890. Cf. TERRÉ, Roberto Di Nobile. *Gabriella Besanzoni*. Madri: COMASA, 1958, p.61. DIZIONÁRIO BIO GRÁFICO DE GLI ITALIANI. Roma, Enciclopédia Italiana, v.9, 1996, p.662.

³⁶⁸ O FLUMINENSE. Niterói: 21 de fevereiro de 1925, p. 1; O FLUMINENSE. Niterói: 5 de setembro de 1925, p. 1; O FLUMINENSE. Niterói: 6 de dezembro de 1925, p. 1.

incansável e ademais, dono de uma grande fortuna, razão pela qual não se podia dar o título de “marido da diva”.³⁶⁹

Após o casamento, Lage vai para a Europa acompanhar a construção de novos navios, encomendados devido à necessidade de ampliação e modernização da frota da Costeira e do Lloyd Nacional.

A gestão da Costeira sob a influência de Henrique Lage

Em 21 de janeiro de 1919, Henrique Lage transfere os escritórios da Costeira para a sede própria no moderno prédio da rua Rodrigues Alves, 303-331, mantendo, no entanto, a venda de passagens na sede da Lage Irmãos, situada na rua da Candelária, 4.

Na ocasião são confirmados na diretoria da Costeira os nomes de Henrique Lage, como diretor-presidente; João Gentil de Mello Araújo, como diretor-tesoureiro; e José Luiz Coelho, como diretor-gerente. No ano seguinte, em 16 de junho são reeleitos, para novo mandato, Henrique Lage e João Gentil de Mello Araújo, que ocupam as mesmas funções, e eleitos, como diretor de tráfego, Codrato de Vilhena; diretor-gerente, Benjamin Avelino; e diretor-secretário, Roberto Cardoso. Estes dois últimos pedem afastamento definitivo ainda em 1920, com os cargos permanecendo vagos por medida de economia.

Nessas mudanças, observa-se uma maior centralização da gestão da Costeira, pois ficam inoperantes os cargos de diretor-gerente, responsável pela parte do gerenciamento administrativo da organização e o de diretor-secretário, que cuida da organização das assembleias e reuniões de diretoria. Além disso, como o cargo de diretor de tráfego é de atribuição muito específica, a gestão da Costeira fica praticamente sob a responsabilidade de Henrique Lage e João Gentil Araújo.

Essa organização é mantida por dois anos, quando a diretoria aprova, em 18 de outubro de 1922, a formação de uma comissão para elaboração dos novos estatutos, composta por Renaud Lage, José Domingos Rache e João Augusto Alves, sendo que o primeiro afasta-se em setembro de 1923, em virtude de viagem à Europa para negociar a aquisição de navios.

Aprovado na Assembleia realizada em 16 de setembro de 1924, o Estatuto modifica diversos artigos, dentre os quais o que estabelece a seguinte estrutura: diretor-presidente; diretor vice-presidente; diretor-secretário; diretor-tesoureiro e diretor de tráfego, deixando de existir o

³⁶⁹ A opinião sobre Lage foi obtida em entrevista com Gabriella realizada por Roberto em 3 de novembro de 1958. TERRÉ, op.cit.

cargo de diretor-gerente. Dentre as finalidades da Costeira, a principal passa a ser execução de serviços de navegação entre os portos do Brasil e do estrangeiro, e também a exploração das indústrias de siderurgia, construção naval, carvão e conexas.

Com mandato de quatro anos, sendo prevista a reeleição, são eleitos na mesma Assembléia como diretor-presidente, Henrique Lage; diretor vice-presidente, Renaud Lage; diretor-tesoureiro, João gentil de Mello Araújo; diretor de tráfego, Codrato de Vilhena; e diretor-secretário, Oswaldo dos Santos Jacintho. Com a saída de Renaud Lage para a Europa o cargo de vice-presidente fica vago. Logo em seguida, com a ida de Henrique Lage para o velho mundo, Oswaldo dos Santos Jacintho assume como presidente interino e, posteriormente, em 1928, é efetivado no cargo.

O estatuto estabelece, ainda, a nova distribuição dos lucros apurados. Do Lucro Líquido deduz-se 20%, sendo 10% para o Fundo de Depreciação e 10% para o Fundo de Seguro, do resultado, subtrai-se o Fundo de Reserva de 20%, sendo, então, o valor resultante distribuído sob a forma de dividendo, nunca superior a 20% ao ano. O saldo da distribuição dos dividendos, se houver, passa a ser imputado à conta de conservação e renovação do material flutuante.

Com relação à distribuição dos lucros, a Costeira entre 1920 e 1925 não distribuiu dividendos, em virtude da diretoria preferir alocar os recursos nas diversas contas de Fundos. A partir de 1926 até 1929, os dividendos passam a ser distribuídos na ordem de 12%.

Toda essa atitude da diretoria da Costeira ratifica, de certa forma, a afirmação de Maria Bárbara Levi, que coloca a existência de uma política de restrição de distribuição de dividendos provocada pela retenção de recursos nos fundos de reserva, sendo comumente essa postura aprovada pelo conselho fiscal, em virtude desta instância de fiscalização ser normalmente formada por pessoas relacionadas com a direção. No caso da Costeira esta situação se confirma, pois são conselheiros Fausto Werneck Correa e Castro, Arthur Rocha, Antenor Mayrink Veiga, André Perrin e Raul de Caracas, todos ligados a Henrique Lage.³⁷⁰

Observa-se nessa alteração estatutária, algumas sinalizações importantes a respeito dos projetos de Henrique Lage, bem como do modelo de gerenciamento da Companhia. Com relação aos novos negócios, a inclusão nas finalidades da indústria de siderurgia mostra bem a decisão do empresário em investir fortemente nesse setor. No tocante à gestão, a criação do cargo de vice-presidente é feita possivelmente para atender a Renaud, que viaja para a Europa representando a empresa. Além disso, é reativado o cargo de diretor-secretário, sendo ocupado por Oswaldo dos Santos Jacintho, homem de confiança de Henrique, inclusive substituindo-o

³⁷⁰ Para ter maiores informações a respeito das sociedades anônimas no Rio de Janeiro. Cf.: LEVY, 1994, op. cit.

como presidente da Costeira, tornando-se efetivo em 1928. Ressalta-se que a indicação de Oswaldo visa neutralizar a ação de Renaud como vice-presidente, como fica comprovado com a saída da Costeira do irmão de Henrique por divergência com Jacintho.

Ao viajar, Lage deixa os negócios a cargo de seus auxiliares, compondo uma espécie de conselho de administração formado por diretores das diversas empresas. Na ocasião, existem conflitos internos, especialmente com Renaud, que é afastado da organização em 1926. Sobre esses acontecimentos Thiers Fleming, então já trabalhando com o industrial na Companhia Gandarella, relata:

“[...] esboçou Henrique Lage a formação de um Conselho [...]. Sem instruções precisas e não havendo harmonia entre todos, não era plausível a obtenção de um bom rendimento. [...] E a Oswaldo Jacintho, de saudosa memória, coube a penosa tarefa de enfrentar Renaud Lage; até que, possuidor de uma procuração ampla de Henrique Lage para substituí-lo, como si ele fosse, [segundo Thiers Fleming dada em segredo] em divergência com Renaud Lage, traz o afastamento deste mediante indenização, creio eu, de quinze milhões de cruzeiros.”³⁷¹

Nessa viagem à Europa, Henrique Lage, ao visitar um estaleiro, é contaminado na perna por um parasita, ocasionando forte infecção e quase obrigando a amputação do membro inferior do industrial, fato que só não ocorre pela ação do médico italiano Bastianelli, que abre a parte infectada desde o pé até o joelho para permitir completa drenagem. Essa medida impõe a necessidade de um enxerto, mas como Lage não se dispõe a ficar imobilizado, a intervenção só acontece no Rio de Janeiro anos mais tarde, quando a ferida já se encontra crônica e o estado de saúde do industrial agravado.

Enquanto a solução definitiva não é adotada, o médico Mario Jorge de Carvalho não tem outra alternativa a não ser controlar a situação através de tratamento com curativos diários, o que permite períodos de melhoria, logo interrompidos pelo recrudescimento da ferida.³⁷²

Na Costeira, em 23 de setembro de 1929, o estatuto é novamente alterado, restabelecendo-se o cargo de diretor de tráfego para o qual é eleito Álvaro Dias da Rocha,

³⁷¹ FLEMING, 1949, op.cit., 1949, p.10.

³⁷² BRANDO, op. cit., p. 127

passando a diretoria a ser composta por quatro membros, eleitos para um mandato de quatro anos, sob a designação de diretor-presidente, diretor-tesoureiro, diretor-gerente e diretor de tráfego. Além desses cargos, a organização também conta com um diretor vice-presidente, com a atribuição de praticar todos os atos que competem ao diretor-presidente e demais diretores, e preenchido por designação da diretoria eleita, sempre que houver a necessidade da empresa ser representada no estrangeiro.

Observa-se, assim, nessas mudanças, que o cargo de vice-presidente deixa, na prática, de ser permanente, ratificando que a criação, em 1922, serve principalmente para atender ao pleito de Renaud Lage.

A forma de atuação de Henrique no comando dos negócios é considerada pelos auxiliares do industrial como demasiadamente ousada e desordenada. Por isto, e também em função da preocupante situação financeira das empresas, um grupo formado por Oswaldo Jacintho, Dias da Rocha, Álvaro Lage, Ernani Cotrim e Eduardo Ferreira, monta uma proposta de comissão para participar mais nas decisões e, assim, tentar “frear” as ações que julguem inoportunas. Quando Henrique Lage retorna da Europa, a proposta é apresentada ao industrial, que simula se submeter a essa exigência, concordando com tudo, mas fazendo da forma que considera correta, ficando da comissão apenas a lembrança da denominação “os Big-Five”. O estilo de comando de Henrique Lage recebe o seguinte comentário de Thiers Fleming: “Henrique procurava dividir os seus auxiliares para melhor dominá-los... E, não era firme, portanto, para com eles”.³⁷³

Observa-se que praticamente durante toda a década de 20 a gestão da Costeira se estabelece em torno da construção de navios no exterior. Com as novas aquisições, a frota é ampliada e passa a contar com navios modernos, possibilitando a melhoria nos transportes de cargas e de passageiros.

A renovação da frota e a navegação da Costeira nos anos de 1920

Objetivando atender às necessidades de modernização da frota com a construção de novos vapores para atender a linha rápida até Belém, prevista no acordo com o Governo Federal de 9 de novembro de 1922, e, também, antevendo o desenvolvimento do comércio de gêneros frigorificados, Henrique Lage busca incentivos governamentais para a construção, no Brasil, de

³⁷³ FLEMING, 1949, op.cit., p.28; 29.

navios modernos com câmaras frigoríficas, o que possibilita atender a esse tipo de transporte visto que, na ocasião, só as companhias estrangeiras possuem embarcações com essa forma de acondicionar produtos.

No entanto, como o governo Artur Bernardes não atende aos pedidos feitos pelo industrial, a solução encontrada é a busca de solução no estrangeiro para a construção das novas unidades. Para tanto, a diretoria da Costeira se movimenta e Renaud Lage viaja para a Europa em 26 de outubro de 1923, para dar início às negociações. São então encomendados três navios na Inglaterra: o Itaquicé, Itanagé e o Itapé.

Posteriormente, em 1925, Henrique Lage recebe proposta para a construção de mais três vapores, com boas condições de financiamento, com os construtores providenciando o empréstimo, com amortização a longo prazo, mediante garantias perfeitamente aceitáveis e que não afetam o patrimônio da Costeira. Assim, o industrial ruma para a Europa onde encomenda, na França, os navios Itapagé, Itahité e o Itaimbé, que, junto com os encomendados na Inglaterra, são incorporados à frota da Costeira entre 1927 e 1928. Na Itália, Lage contrata com os Cantieri Riuniti del'Adriático a construção de quatro navios, que ficam conhecidos como os "Aras", denominados de Aratimbó, Araçatuba, Araraquara e Araranguá, e que são incorporados à frota do Lloyd Nacional.

Vale destacar que os navios encomendados são mistos, com cerca de 5.000 toneladas de deslocamento e marcha horária de 15 milhas, possuindo modernas instalações para 300 passageiros, camarotes de luxo e grandes câmaras frigoríficas. Ressalta-se que, enquanto no estrangeiro financiam a encomenda de construção com a garantia pessoal de Henrique Lage e do patrimônio da Costeira, desde que os navios sejam construídos nos estaleiros daqueles países, o governo brasileiro não concede crédito para a indústria naval.

Com a chegada das novas unidades efetivamente o quadro da cabotagem nacional se modifica, visto a enorme preferência dada àqueles navios pelos embarcadores. As câmaras frigoríficas passam a permitir um fluxo maior de mercadorias, em quantidade e variedade de artigos, além, disto, pela melhor conservação dos produtos, caem os custos do seguro marítimo.³⁷⁴

Isso vem mostrar o acerto das encomendas feitas por Henrique Lage solucionando, assim, o problema de atualização da frota e aumentando o movimento da Costeira e Lloyd Nacional. Entretanto, em função da queda cambial durante o prazo da amortização do empréstimo

³⁷⁴ BRANDO, op. cit., p.150

estrangeiro, os valores pagos pelos navios se elevam, como pode ser visto no próximo capítulo.³⁷⁵

Ao longo da década de 20, a Costeira mantém basicamente as linhas previstas no contrato de 1915, ou seja, linha Sul-Norte entre PortoAlegre e Recife, acrescentando-se apenas as viagens até Belém, com escalas permanentes em Natal, Fortaleza e São Luiz, incluídas em função do contrato assinado em 9 de novembro de 1922³⁷⁶. Além dessas linhas, outras localidades são atendidas pela Costeira, com viagens mensais por conta do governo do Maranhão, utilizando-se da linha Recife-Belém.³⁷⁷

Para ter-se uma noção sobre os serviços de navegação realizado pela Costeira, bem como a respeito das condições do material flutuante da Companhia, vale recorrer a Thiers Fleming:

Todos os navios mistos da Companhia dispõem de telegrafo sem fio e, com exceção do Itaituba, Itaipava, Itaperuna e Itapacy, todos os demais tem duas hélices [...] e câmaras frigoríficas para carga. O Itaguassú dispõe de 2 motores a óleo.

A Companhia possui diversos pontões (Itauna, Itatiaya e Itaiqui) empregados geralmente no transporte de madeiras de Paranaguá e Antonina e mantém, para os serviços auxiliares, uma aparelhagem completa de rebocadores, chatas e outras embarcações miúdas, quer no Rio de Janeiro, quer nas demais portos de escala de seus vapores. Possui ótimo rebocador de alto mar, desenvolvendo uma marcha de 45 milhas horárias, destinado a socorros, salvamentos e reboques. A Costeira mantém instalações próprias (armazéns para mercadorias, etc.) na maioria dos portos de escala de seus navios.

Para que se tenha uma idéia do que representam os serviços da Companhia Costeira, é bastante ter em consideração que com uma tonelagem bruta de cerca de 35.000 tons., ou pouco mais de 20.000 tons líquidas, transportaram os seus navios em 1925 para mais de 490.000 toneladas de carga e mais de 95.000 passageiros em 1ª e 3ª classes.³⁷⁸

Apesar do destacado papel da Costeira na cabotagem nacional, a empresa luta com as dificuldades para equilibrar as finanças. Durante os anos 20 a disputa de fretes continua a afetar

³⁷⁵ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: setembro-outubro 1937, ano I, n. 10, p.20

³⁷⁶ Escalas em Pelotas, Rio Grande, S. Francisco, Paranaguá, Santos, Rio, em continuação, Vitória, Bahia e Maceió. Além dos portos citados, as escalas atendem, de acordo com as necessidades, ao Sul aos portos de S. Sebastião, Antonina, Itajahy, Florianópolis, S. Francisco e Imbituba, e ao Norte, Ilhéus e Aracajú, estendendo-se também a linha para Cabelede, Natal, Mossoró e Macau. Com relação à periodicidade entre o Rio e PortoAlegre, as viagens normalmente são bi-semanais, e para o Norte semanal. Posteriormente, com o início das viagens at'pe Belém, amplia-se a periodicidade para o Norte, com viagens bi-semanais e de 10 em 10 dias. Com relação ao tempo de viagem, os navios da Costeira fazem o percurso normal entre Rio e PortoAlegre em sete dias; do Rio a Recife em cinco dias; e do Rio a Belém em onze dias. Na década de 20, as principais empresas de navegação concorrentes da Costeira são o Lloyd Brasileiro, Comércio e Navegação e Lloyd Nacional, sendo que esta última, como já visto, passa a pertencer a Henrique Lage em 1924.

³⁷⁷ Escalas ida e volta em Natal, Macau, Mossoró, Aracaty, Fortaleza, Acarahú, Camocim, Amarração, Tutoya, Barreirinhos, São Luiz, São Bento, Alcântara, Guimarães, Pinheiro, Cururupú, Turyassú, Carutupéra, Vizeu e Bragança.

³⁷⁸ FLEMING, 1927, op.cit.,p. 230.

os serviços de navegação da Companhia, bem como a crise econômica do início da década, que ocasiona a redução do movimento de carga. Com relação aos fretes, o fim da Primeira Guerra traz de volta os navios que haviam se afastado das costas brasileiras e que, por não terem compromisso contratual com o governo, permanecem nos portos até atingirem o objetivo da conquista de carga, cobrando valores bem menores que as companhias regulares, promovendo uma injusta concorrência.

Se a disputa por fretes por parte das empresas sem contrato governamental já cria problemas, esta situação agrava-se em 1927, quando passa a existir, também, a participação das companhias nacionais que possuem compromisso contratual com o governo. Procurando organizar a questão, o Executivo constitui a Comissão de Tarifas Marítimas, composta por representantes governamentais e dos armadores nacionais, passando a regular o setor o regime de Convênio de Fretes.

Além dos navios adquiridos no exterior, a Costeira incorpora à frota dos Itas, dois navios construídos nos estaleiros da Ilha do Vianna.

A construção naval na Ilha do Vianna

Preliminarmente, antes de mostrar as obras realizadas nos estaleiros da Ilha do Vianna, vale conhecer um pouco sobre a construção de navios, por meio da exposição feita em 1927, pelo chefe daquelas oficinas, o engenheiro naval Carlos Pandiá Braconnot.

Segundo Braconnot, as etapas da construção naval são o projeto e desenho do navio; a escolha dos materiais, máquinas, acessórios e equipamentos; a qualificação de pessoal técnico; e a preparação dos operários.

Para o bom andamento das obras, também é importante o local de edificação da embarcação, com facilidade para o transporte e para as manobras das partes componentes do navio. Como principais matérias-primas estão o aço, o ferro e a madeira, máquinas de vários tipos e material elétrico. Ressalta-se, que a construção de um navio não implica na fabricação de qualquer dos materiais de suas partes componentes, no entanto, é importante que se utilize a maior quantidade de material produzido no país, não só para economia de divisas, como, também, para permitir a criação e desenvolvimento de indústrias no Brasil, principalmente no setor siderúrgico.

Na construção de um navio são consumidos produtos nacionais e importados. Tomando como exemplo um navio cargueiro de duas a três mil toneladas, Braconnot afirma que dos elementos utilizados, o material representa 57,5%, com cerca de 20% produzido no Brasil e 37,5% no exterior, e a mão-de-obra corresponde a 42,5%. Assim, somando-se a mão-de-obra e o material nacional, têm-se 62,5 % de gastos em moeda brasileira, ficando o valor pago ao estrangeiro em 37,5%. Este caso representa um navio mercante de velocidade baixa pois, para um navio de guerra, as percentagens são invertidas com 35% no país e 65% no estrangeiro. Do material importado, o principal é o aço laminado no total de 90%, correspondendo a 28% na composição do navio

Para Braconnot, o valor final das primeiras construções brasileiras não pode ser comparado ao das obras executadas no estrangeiro, principalmente em função das tarifas aduaneiras e da distância dos mercados produtores, o que leva ao pagamento das encomendas com grande antecedência. Embora bem equipados, os estaleiros nacionais necessitam investir em máquinas de valor elevado, o que só é possível se ocorrer volume de construção. Apesar do bom operariado, este necessita de maior treinamento para produzir melhor.

Sobre a participação governamental na criação da indústria naval, Braconnot considera que apenas o governo tem a capacidade de investimento tão vultoso, visto que o capital particular não possui envergadura para tal missão. O engenheiro afirma, ainda, que em países como Inglaterra e Estados Unidos os estaleiros oficiais apenas constroem e fazem manutenção em grandes embarcações, com a indústria particular ficando encarregada de executar as obras em navios menores e os construídos em série. Com relação ao material utilizado, Braconnot destaca que devem ser seguidos os exemplos do Japão e dos Estados Unidos, que no início adquiriam o material no exterior e, aos poucos, foram produzindo nos próprios países.

No tocante ao operariado, a falta de constantes encomendas cria sérios problemas. Como exemplo, os operários formados durante a construção do Itaquatiá, do Itaguassú, do navio tanque argentino, e na reconstrução do Bahia e do Rio Grande são dispensados dos estaleiros da Ilha do Vianna, tendo sido destruído um trabalho de quinze anos. Braconnot lembra que, na ocasião, chega a propor ao Ministério da Marinha um programa de construção de navios de guerra no Brasil, no entanto, embora tenha recebido elogios de construtores ingleses e americanos, o

projeto não merece a atenção das autoridades brasileiras e as encomendas são feitas no exterior.³⁷⁹

Ao longo dos anos, basicamente não se modificam muitas das condições relatadas por Braconnot em 1927. Isto pode ser observado na publicação feita em 1998 por Robson Grassi³⁸⁰ quando mostra que o navio de porte é um bem de capital de elevada complexidade em sua fabricação, levando em torno de dois anos o processo de produção e podendo incorporar cerca de 3.000 peças de 2.000 tipos diferentes, daí torna-se importante ter bons fornecedores, pois qualquer problema no fornecimento pode causar enormes prejuízos. Além disso, segundo o autor, a construção de uma embarcação utiliza elevado contingente de mão-de-obra, sendo boa parte especializada.

Devido ao tempo de produção, torna-se normalmente necessário que as empresas construtoras recorram a financiamentos, através de empréstimos concedidos por entes públicos ou privados. O sucesso da parte financeira da construção naval depende da pontualidade do repasse financeiro por parte da instituição financiadora, além das condições macroeconômicas, principalmente no que tange à política cambial.³⁸¹

O crescimento e até mesmo a sobrevivência de um estaleiro depende enormemente de um fluxo contínuo de encomendas. Isso se dá em virtude de que, ao contrário de muitas outras indústrias, o setor de construção naval não conta com uma produção seriada, operando sempre a partir dos pedidos de seus clientes. A descontinuidade dos serviços afeta principalmente a mão-de-obra, que tem que ser dispensada e, assim, perde-se todo o investimento feito na qualificação do operariado. A continuidade dos trabalhos propicia uma certa economia de escala, trazendo maior produtividade e, em consequência, preço e prazo menores, pontos fundamentais para a concorrência do setor.³⁸²

A importância das questões apresentadas anteriormente fica comprovada a partir dos acontecimentos que, a seguir, passam a ser relatados.

Os incentivos governamentais durante as gestões de Wenceslau Braz e Delfim Moreira propiciam o início da construção de grandes navios na Ilha do Vianna. O primeiro deles, o Itaquatiá, possui 3.500 toneladas de deslocamento e é lançado ao mar em 30 de novembro de

³⁷⁹ FLEMING, 1936, op. cit., p. 48-52.

³⁸⁰ GRASSI, Robson Antonio. *A indústria naval brasileira no período 1958-1994: análise histórica da crise atual e das perspectivas de mudança*. Rio de Janeiro: Tribunal de Contas do Rio de Janeiro, Instituto Serzedello Correa, agosto 1998., p. 38.

³⁸¹ Ibid.

³⁸² *ibid.*, p. 41

1919, tendo a viagem inaugural sido realizada em 3 de abril do ano seguinte, partindo do Rio de Janeiro com destino ao Sul do país.³⁸³

Vale lembrar que, na ocasião, a construção de navios no Brasil depende enormemente de material importado e com a desvalorização do mil-réis ocorrida a partir do final de 1920, a diretoria da Costeira resolve suspender preventivamente a importação do material estrangeiro, reduzindo, assim, o ritmo das obras navais. Mas, apesar das dificuldades, durante a década de 1920 a construção naval se desenvolve na Ilha do Vianna, destacando-se a construção do Itaguassú e as importantes reformas nos navios Bahia e Rio Grande do Sul, pertencentes à Marinha do Brasil.

O Itaguassú é um navio motor de 3.500 toneladas de deslocamento. Lançado ao mar em 6 de novembro de 1922, o navio entra em operação em 31 de agosto de 1923, fazendo a primeira viagem para o Sul do Brasil. A cerimônia de lançamento conta com a presença do presidente Epitácio Pessoa e respectiva esposa, esta paraninfa da cerimônia. Sobre a solenidade, o jornal “O Fluminense”, de Niterói, relata:

Com a presença de extraordinário número de convidados realizou-se ontem às 14 horas, nos estaleiros da Ilha do Vianna (...) o lançamento ao mar do novo cargueiro “Itaguassú” recentemente construído (...) Aos seus convidados os Srs. Lage & Irmãos ofereceram um lauto banquete estimado em mil talheres.³⁸⁴

Nessa mesmopotunidade é batida a quilha³⁸⁵ de um navio-escola para a Marinha, um veleiro de 3.500 toneladas. Apesar de toda solenidade, discursos e autoridades presentes, esse navio não é construído, ou melhor, sua construção chega a ser iniciada e depois paralisada por ordem do governo, causando grandes prejuízos para todos³⁸⁶.

Ainda durante o ano de 1922, o estaleiro da Ilha do Vianna recebe para modificação os cruzadores Bahia e Rio Grande do Sul, construídos na Inglaterra entre 1909 e 1910. A remodelação consta da substituição quase completa do sistema propulsor, das instalações

³⁸³ Chata: embarcação com ou sem propulsão própria, com fundo chato, destinada ao transporte de granéis, líquidos ou secos. Presta-se ao serviço de carga e descarga nos portos e no transporte fluvial. Quando sem máquina, desloca-se por meio de um rebocador ou empurrador. CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. S. Paulo: Editora Globo, 1999, p. 157.

³⁸⁴ O FLUMINENSE, n. 12.140. Niterói: terça-feira, 7 de novembro de 1922, p. 1.

³⁸⁵ Quilha: peça estrutural básica do casco de uma embarcação, disposta na parte mais baixa do seu plano diametral, em quase todo o seu comprimento [constitui como que a “espinha dorsal” da embarcação]. Cf. CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. 2 ed. Rio de Janeiro: Club Naval, 1996.

³⁸⁶ TELLES, op. cit., p. 107.

elétricas e da troca do sistema de combustível, de carvão para óleo. Os navios passam de 3.000 para 3.150 toneladas de deslocamento e de duas para três chaminés, o que melhora consideravelmente a velocidade.³⁸⁷

Durante as obras surgem diversos problemas com relação ao fornecimento do material, como os ocasionados pelas greves na Inglaterra, o que retarda a entrega das embarcações, como relatado pela direção da Costeira:

Devido a outras obras urgentes, ao retardamento do embarque e desembarque do material a falta no país de operários especialistas, não conseguimos dar a essas obras o desenvolvimento que desejavam. O Bahia fará, porém, experiência de máquinas em meados de 1925, para ser entregue nesse mesmo ano.³⁸⁸

Apesar da expectativa dos diretores da Costeira, o Bahia só é entregue em junho de 1926 e o Rio Grande do Sul no ano seguinte, em 27 de junho.

Em 1927, Henrique Lage conquista uma importante vitória como empresário do setor naval. Disputando com estaleiros ingleses, holandeses e italianos, o industrial vence a concorrência do governo argentino para a construção do primeiro petroleiro pertencente a um país sul americano, o M.O.P. 340-B, de 1.400 toneladas. O navio a motor é lançado ao mar em 30 de agosto de 1928 e entregue em 13 de maio de 1929, em cerimônia realizada na cidade de Buenos Aires, com a presença de autoridades argentinas, do embaixador brasileiro e dos adidos naval e militar.

Na ocasião, trabalham na Ilha do Vianna cerca de 1800 operários, cinco engenheiros e doze desenhistas, e as oficinas ocupam 34.000 dos cerca de 192.000 m² da área da Ilha. Diversos são os serviços realizados pelas oficinas, como carpintaria, e fundição de ferro e aço. A Ilha conta, ainda, com conversor Bessemer para duas toneladas, além de 320 metros corridos de muralha de cais, com profundidade de 30 pés; duas carreiras de construção naval para navios até 10.000 toneladas.³⁸⁹

Os atrasos dos repasses governamentais, a desvalorização do mil-réis e a falta de encomendas, criam dificuldades para a gestão financeira da Companhia Costeira.

³⁸⁷ Ibid.

³⁸⁸ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório de diretoria relativo ao exercício de 1924, *Jornal do Commercio*, ano 99, n. 178. Rio de Janeiro: domingo 28 de junho de 1925, p. 12.

³⁸⁹ FLEMING, 1927, op.cit., p. 148; 149.

As finanças da Costeira

A aplicação dos recursos financeiros nas instalações da Ilha do Vianna é feita em função da expectativa da diretoria da Costeira do rápido ressarcimento por parte do governo, no entanto, embora o compromisso venha sendo cumprido, não acontece na velocidade esperada pela direção da Companhia, causando, assim, transtornos com relação ao fluxo de caixa. Além desse, outros atrasos também ocorrem, sendo que alguns com maior gravidade, como os dos prêmios da construção naval.

Por exemplo, o prêmio de cerca de 521 contos de réis pela construção do Itaquatiá só é pago em 1930, e o do Itaguassú de aproximadamente 478 contos de réis fica sem solução até 1931, quando passa a fazer parte do acerto de contas entre o governo e a empresa a partir daquele ano. Agrega-se, também, às dívidas governamentais para com a Costeira, as provenientes de consertos para a Marinha, como os realizados nos navios Bahia e Rio Grande do Sul, cujo pagamento é feito apenas em 1929, obrigando a Companhia a contraemprestimos que geram despesas com juros.

Observa-se que diversos governos não cumprem os prazos de compromissos financeiros com a Costeira. Por exemplo, o ressarcimento de cerca de 1.402 contos de réis pela ocupação dos navios requisitados em março de 1917, só é liquidado em 1921, e a indenização decorrente do regime de controle da navegação mercante, realizado também em 1917, passa a fazer parte do acerto de contas de 1931.

Os altos investimentos na remodelação dos estaleiros da Ilha do Vianna, o não cumprimento de compromissos por parte do governo e a falta de continuidade das encomendas, criam para Henrique Lage problemas na gestão da Costeira. Sem disponibilidade financeira e tendo que executar as obras, principalmente nas unidades da Marinha, Lage, para conseguir recursos, sempre que assina algum contrato procura o Banco do Brasil para caucioná-lo, com o pagamento dos respectivos juros.³⁹⁰

Cabe destacar, que na ocasião são grandes as dificuldades do empresariado para a obtenção de crédito em condições favoráveis. Até o final da década de 1920, a inexistência de um banco de desenvolvimento impede o financiamento a longo prazo, com o Banco do Brasil só operando através da garantia por hipotecas. Essa situação só se modifica a partir de 1937, com a

³⁹⁰ BRANDO, op.cit., p.40.

criação naquela instituição bancária da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial, inicialmente atuando no setor agrícola e, a partir de 1940, no segmento industrial.³⁹¹

O governo Artur Bernardes chega ao fim e o presidente, embora amigo de Henrique Lage, não presta o auxílio esperado pelo industrial. Pode-se dizer que o único auxílio efetivo do governo Bernardes a Henrique é um empréstimo, através do Banco do Brasil, para cobrir a folha de pagamento dos cerca de 1.800 empregados da Costeira que, na ocasião, encontram-se em greve.³⁹² Vale lembrar que, por várias vezes, ocorrem atrasos no pagamento de funcionários das empresas de Henrique Lage, ocasionados geralmente pela falta de repasses financeiros governamentais, o que obriga a que Henrique recorre a empréstimos com pagamento dos respectivos juros

A despeito dos graves problemas políticos da presidência Arthur Bernardes, sua sucessão foi tranqüila, assumindo o Executivo Washington Luiz.³⁹³

O governo Washington Luiz

Em 15 de novembro de 1926 assume o posto de Presidente da República Washington Luís Pereira de Sousa. Duas ações destacam-se no programa do presidente, a abertura de estradas de rodagem e a reforma financeira. Sobre a primeira meta, o governo inicia a construção de duas grandes rodovias, a Rio-São Paulo e a Rio – Petrópolis. Com relação à economia, Washington busca a estabilização monetária através da formação de reservas em ouro garantidas inicialmente através de empréstimos.

Washington Luiz assume sem problemas e conta com o apoio de Minas e do Rio Grande do Sul. Para conduzir a economia, nomeia Getúlio Vargas como ministro da Fazenda. Logo no início do governo é implementada uma reforma financeira, que estabelece uma taxa fixa de câmbio garantida por uma Caixa de Estabilização. A reforma retoma o ouro como padrão monetário e prevê a criação de uma nova moeda, o cruzeiro. Estabelecida em três fases, com a

³⁹¹ VILLELLA, SUZIGAN, 2001, op. cit., p. 71;72

³⁹² BRANDO, op. cit., p. 56;57

³⁹³ Para mais informações. Cf. SOUZA, Maria do Carmo Campello. O processo político-partidário na primeira república. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995; SARETTA, op.cit. FRITSCH, 1992, op. cit.; FAUSTO, Boris. A crise dos anos vinte e a revolução de 1930. In: _____. *O Brasil Republicano: sociedade e instituições (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997; TOPIK, op.cit.; LOBO, 1978, op.cit.; PERISSINOTTO, op.cit.; SOUZA, Angelita, 2001, op.cit.; CARONE, 1978a, op.cit.

primeira constando da estabilização propriamente dita, a segunda da conversibilidade e, a última, a cunhagem do cruzeiro em moedas de ouro.

A desvalorização da moeda ocorrida logo no primeiro ano de governo promove o encarecimento dos produtos importados e, por conseguinte, atinge a classe média que chega a chamá-lo de câmbio vil. A queda do mil-réis provoca a elevação do custo de vida e da dívida externa, no entanto, por outro lado, favorece a produção agrícola e o setor industrial.

Com relação a estabilidade cambial, vale observar que essa é, talvez, a maior preocupação dos governantes da época, podendo, inclusive, ser considerado como parâmetro de sanidade econômica. Ao câmbio estão atrelados os gastos públicos, os lucros dos exportadores e dos importadores e o poder de consumo dos assalariados.³⁹⁴

Na ocasião, o governo busca empréstimos externos para a formação de reservas, e, também, para pagar o serviço da dívida previsto no contrato do *funding loan* de 1914. Assim, em 1927 são consignados dois empréstimos, um com os Rothschild e outro com financistas estadunidenses. No ano seguinte, cresce o déficit comercial e diminui o fluxo de empréstimos externos e, com isto, a Caixa de Estabilização é afetada, com a conseqüente queda de emissões gerando dificuldades para bancos e empresas. Em decorrência, no início de 1929 o Banco do Brasil passa a liberar crédito para o sistema bancário e empresas importantes.

Com a crise internacional de 1929, provocada pela quebra da bolsa de Nova York, interrompe-se a entrada de capitais estrangeiros e, em decorrência, deixa de existir a possibilidade de se contrair empréstimos para renegociação das dívidas do governo e, também, para as reservas previstas no plano econômico de Washington Luiz. É a derrocada da Caixa de Estabilização.

A crise afeta, também, o setor cafeeiro, e é agravada pela grande safra de 29. Com a recusa do governo em atender ao pedido de crédito do Estado de São Paulo os preços caem vertiginosamente, e este colapso prejudica a Caixa de Estabilização, o balanço de pagamentos e o câmbio. Os problemas econômicos aliados às questões da sucessão criam graves problemas para Washinton Luis, conforme pode ser visto mais adiante.³⁹⁵

³⁹⁴ LEVY, 1994, op. cit., p. 113.

³⁹⁵ Para conhecer mais sobre o período de governo de Washington Luiz. Cf. FAUSTO, 1997, op. cit.; SOUZA, Angelita, op. cit.; LOBO, 1978, op. cit.; CARONE, 1978a, op.cit.; SARETTA, op.cit.; SILBER, op.cit.; BAER, 1979, op. cit. Com relação ao ano de 1926 ver também Cf. RETROSPECTO COMERCIAL 1926 *Jornal do Commercio*, ano 99, n. 149. Rio de Janeiro: terça-feira, 31 de maio de 1927, p. 11.

Assim, no próximo capítulo, tratar-se-á das questões relativas a atuação de Henrique Lage como, também, das atividades das empresas ligadas ao industrial, compreendendo o período Vargas, do processo sucessório de Washington Luiz até a implantação do Estado Novo.

CAPÍTULO 5

A ATUAÇÃO DE HENRIQUE LAGE NO PERÍODO ENTRE A ASCENSÃO DE VARGAS À INSTALAÇÃO DO ESTADO NOVO (1930-1937)

A assunção de Vargas ao poder desperta novamente o sentimento nacionalista, o que favorece a determinados setores econômicos, especialmente os ligados à infra-estrutura. Com relação a Henrique Lage, o início desse período não traz benefícios, visto a prisão do empresário e a situação financeira das empresas, porém, logo depois, o industrial logo se reconcilia com Getúlio, fato este que permite a recomposição das dívidas e novos investimentos.

Iniciando com os acontecimentos que levam Henrique Lage a pedir asilo político, o capítulo aborda, também, dentre outras questões, a luta de fretes e a proposta de unificação da marinha mercante; a adoção de medidas governamentais para o setor carbonífero e o desenvolvimento da siderurgia; os investimentos do empresário na indústria aeronáutica; a penhora de navios e o acordo com o Banco do Brasil; a atuação política de Henrique Lage; a tentativa de implantação de uma gestão burocrática na Costeira; e as disputas internas existentes na Companhia.

A chegada de Vargas ao poder e a prisão de Henrique Lage

Em 1930 tem início o processo sucessório de Washington Luiz, com o presidente indicando como candidato para sucedê-lo alguém de inteira confiança, e que venha a manter a política de estabilização econômica, o paulista Júlio Prestes, rompendo, assim, o acordo com Minas Gerais, que pretende indicar Antonio Carlos Ribeiro de Andrada³⁹⁶. Tal atitude cria sérias divergências entre os dois Estados e abre caminho para a ascensão de outras forças políticas.

Em decorrência, com o apoio mineiro e do Partido Democrático de São Paulo é lançada a candidatura de Getúlio Vargas, na ocasião governador do Rio Grande do Sul, tendo como vice da chapa o governador da Paraíba, João Pessoa. Forma-se, então, a Aliança Liberal, tendo como presidente o mineiro Afonso Pena e com um programa composto por uma série de medidas de caráter político, eleitoral e trabalhista.

Dentre as propostas da Aliança Liberal estão as que proporcionam o incentivo à produção nacional em geral, e não apenas ao setor cafeeiro, além daquelas que atendem às reivindicações

³⁹⁶ O acordo, feito de forma tácita entre os dois Estados, compunha a chamada “política do café com leite”, inaugurada na eleição de Rodrigues Alves em 1902, que dava a cada Estado, de forma alternada, a prioridade de indicar o candidato ao cargo de maior mandatário do país.

dos tenentistas. Deseja, ainda, a Aliança, implantar medidas de proteção aos trabalhadores, como a ampliação do direito à aposentadoria, regulamentação do trabalho do menor e das mulheres, e a aplicação da lei de férias. Além disto, constam do programa medidas que defendem as liberdades individuais, a independência do judiciário, a anistia para os revoltosos dos movimentos dos anos 20 e a reforma política, com a criação da justiça eleitoral e implantação do voto secreto.³⁹⁷

Observa-se que as propostas da Aliança Liberal atendem às aspirações dos mais diversos atores sociais, principalmente dos situados nas regiões urbanas como, por exemplo, o operário, o comunista e a feminista.³⁹⁸

Realizada em março de 1930, a eleição é disputada de forma acirrada, e apesar do clima político e econômico desfavorável ao candidato governista, Julio Prestes sai vencedor com aproximadamente 58% dos votos. Surgem, então, acusações mútuas de fraudes, o que leva os setores inconformados com a derrota de Vargas a se aproximarem de lideranças tenentistas iniciando-se, assim, as articulações que culminam com o ato revolucionário de outubro. Durante essas articulações, em 26 de julho, ocorre o assassinato de João Pessoa em Recife, fato este que, embora não tenha sido por motivos políticos, é aproveitado por opositores de Washington Luiz, que transformam o candidato a vice de Vargas em mártir do movimento.

A esse acontecimento, acrescenta-se o agravamento, nos meses seguintes, da crise econômica que atinge não apenas ao setor cafeeiro mas a toda a agricultura. Outros segmentos econômicos, como o comércio e a indústria, também entram em queda, o que acarreta desemprego em massa. Em decorrência, incorpora-se ao fator político o clima econômico e social propício para o início da revolução de 1930, já que os conspiradores ganham o apoio da população e de importantes figuras do exército³⁹⁹.

Em 3 de outubro a revolta acaba estourando, inicialmente em Minas e no Rio Grande do Sul, alcançando posteriormente todo o país. Em 24 de outubro, o movimento revolucionário atinge o Rio de Janeiro, com os generais Tasso Fragoso, Mena Barreto e Leite de Castro, além do almirante Isaías Noronha depondo Washington Luiz e constituindo a Junta Provisória. Embora quisessem manter por mais tempo a Junta, os militares acabam cedendo às pressões vindas do

³⁹⁷ FAUSTO, 1997, op. cit., p. 419

³⁹⁸ SANTA ROSA, Virgínio. *O sentido do tenentismo*. São Paulo: Editora Alfa Omega, 1976, p. 52.

³⁹⁹ LIMA, Heitor, 1970, p. 347-349.

Sul e às manifestações populares e empossam, em 3 de novembro de 1930, Getúlio Vargas como Chefe do governo Provisório⁴⁰⁰.

Durante o período da revolta são incorporadas, como força auxiliar, diversas embarcações de passageiros e cargas, passando os navios a contar com comando militar e alguns com armamento. Dentre esses, vários pertencem às empresas de Henrique Lage, como o Aratimbó, Itagiba, Itaberá, Itaquicé, Itaimbé, Itaité, Itajubá e o oleiro Itaverava.⁴⁰¹ Vale destacar nesse episódio, que mais uma vez os navios mercantes são requisitados para a composição da força da Armada, conforme estabelecido pela legislação e também nos contratos entre as empresas de navegação e o Estado.

Embora estejam previstas indenizações por essas incorporações, os governos as liquidam com grande atraso, ou até mesmo deixam de compensar às empresas dos prejuízos ocasionados pelo decréscimo da disponibilidade do material flutuante, que provocam a redução do número de viagens e que resulta na queda proporcional dos valores da subvenção. Assim, as requisições governamentais trazem dificuldades no gerenciamento financeiro de companhias como a Costeira, fazendo com que Henrique Lage seja obrigado, em diversas ocasiões, a descontar títulos ou recorrer a empréstimos, pagando com isto juros elevados.

Ainda sobre o advento da Revolução de 1930, às vésperas da chegada de Vargas ao Rio de Janeiro são efetuadas diversas prisões e, dentre elas, a de Henrique Lage. Para a descrição desse acontecimento e dos respectivos desdobramentos, toma-se por base o relato de Pedro Brando, auxiliar de Henrique e que acompanha, na oportunidade, todo o desenrolar daquela situação.⁴⁰²

Sobre a inesperada prisão do industrial, esta acontece em função da retaliação de líderes do movimento revolucionário ao posicionamento de Lage durante a eleição. Naquela disputa, os aliados de Getúlio Vargas pedem ao empresário, como contribuição, um “ITA” para a caravana pró-candidatura de Vargas. Henrique Lage não atende ao grupo varguista, pois, como possui

⁴⁰⁰ FERREIRA, Marieta de Moraes; PINTO, Surama Conde Sá. A crise dos anos 1920 e a revolução de 1930. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente, da Proclamação da República à Revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 403-407. Também sobre a revolução de 1930 Cf. FAUSTO, Boris. A revolução de 30 In.: MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995; SOBRINHO, Barbosa Lima. *A verdade sobre a revolução de outubro – 1930*. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1975.

⁴⁰¹ MARTINS, Hélio Leôncio. Operações. In: *História Naval Brasileira*. v. 5, t. .II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha- Serviço de documentação Geral da Marinha, 1985.

⁴⁰² Para conhecimento do relato detalhado sobre a prisão, liberação e pedido de exílio de Henrique Lage. Cf. BRANDO, op. cit., p. 58-62.

amigos nas duas facções, ceder o navio é dar uma demonstração clara e injustificável de posição contrária ao presidente Washington Luiz.

Ressalta-se que, na oportunidade, Henrique Lage não é exatamente um político na acepção da palavra, mas, como homem de negócios, e, principalmente, como proprietário de empresas que prestam serviços públicos mantém relações com o poder constituído, ficando difícil qualquer posicionamento hostil ao governo.

Retornando à narrativa sobre a prisão de Henrique Lage, ao ter conhecimento da detenção do empresário Pedro Brando busca o auxílio de Afrânio de Melo Franco, que sugere o contato com algum dos generais da junta. Brando, assim, procura o general Tasso Fragoso, que escreve um cartão ao coronel Klinger, então chefe de polícia, onde exige a soltura de Henrique, o que efetivamente ocorre. Entretanto, a situação não está definitivamente resolvida, pois chegam notícias sobre a possibilidade de novas ações contra a pessoa do industrial.

Devido a essas informações, Henrique Lage hospeda-se incógnito no Palace Hotel, mas logo é descoberto, o que leva Pedro Brando a tentar arranjar asilo na Embaixada da Itália. Depois de conseguir autorização das autoridades, Brando conduz o empresário e parentes até àquela Representação, no entanto, o funcionário encarregado de permitir a entrada deixa passar apenas as acompanhantes, deixando Henrique de fora sob o argumento que a Embaixada só acolhe os de nacionalidade italiana. Diante do acontecimento, o empresário tenta e consegue asilo na Embaixada do México, sendo que dias depois parte para a Europa, deixando por conta de auxiliares o comando dos negócios.

Enquanto isso, embora não tenha pronto um projeto industrializante, Vargas toma medidas para que o Brasil deixe de ter a economia baseada no setor agrário-exportador passando para a fase urbano-industrial. Na política, Getúlio imprime o estilo centralizador, declara nula a Constituição de 1891, fecha o Congresso Nacional e os órgãos legislativos estaduais e municipais e depõe governadores, à exceção do Estado de Minas Gerais, nomeando no lugar interventores de confiança.⁴⁰³

A economia no início dos anos 1930

⁴⁰³ D'ARAÚJO, Maria Celina. Getúlio Vargas, conservadorismo e modernização. In.: AXT, Gunter et al. (orgs.). *Da vida para a história: reflexões sobre a era Vargas*. PortoAlegre: Procuradoria-Geral de Justiça -Memorial do Ministério Público, 2005, p.150.

Com relação à política econômica, a situação dos primeiros anos da década de 1930 decorre ainda das questões vividas no final da República Velha. Assim, a falta de novos empréstimos dificulta a liquidação e a rolagem da dívida e a crise do comércio do café se acentua, com o preço internacional da saca caindo de 4,71 libras em 1929 para 1,80 libras entre 1932 e 1934.⁴⁰⁴ Além disso, a questão cambial se agrava, pois, com o fim da Caixa de Estabilização a taxa passa a ser flutuante e, com a escassez de divisas, ocorre uma forte desvalorização do mil-réis em relação à libra, com a cotação passando de 44,329 em 1930 para 62,951 em 1931⁴⁰⁵.

Se por um lado a desvalorização da moeda brasileira favorece ao setor exportador cafeeiro, compensando em parte a queda de preço do produto, por outro lado cria embaraços para a entrada de artigos estrangeiros e também para o governo para pagar a dívida externa, pois o Estado precisa de mais recursos financeiros e com o recuo das importações, vê mais uma vez reduzida a principal receita, a do imposto de importação.⁴⁰⁶

A questão cambial mantém o governo sempre em alerta durante a década de 1930, pois com a desvalorização da moeda aumenta a dívida externa e cai a importação, o que gera externamente insegurança aos investidores quanto ao pagamento da dívida e, internamente, afeta a receita do imposto.

A situação econômica do início dos anos de 1930, especialmente no tocante à desvalorização cambial, afeta sobremaneira as finanças da Costeira, em função da elevação em mil-réis dos preços dos produtos importados, e principalmente, em virtude das dívidas contraídas em libras, quando da construção dos navios no exterior na década de 1920. Vale observar que essa questão, assim como outras relativas à saúde financeira das empresas de Henrique Lage, são tratadas de forma mais detalhada ainda no presente capítulo.

Cabe ressaltar que a questão cambial representa durante todo o período do estudo (1891-1942), o principal ponto econômico entre o Brasil e os países com os quais se relaciona comercialmente, obtém crédito, conquista investimentos, dentre outros mecanismos do campo financeiro. Segundo Leopoldi, como a economia brasileira, na ocasião, depende das exportações

⁴⁰⁴ FURTADO, op. cit.

⁴⁰⁵ Essa cotação, assim como as demais presentes no presente trabalho foram extraídas de: VILLELA; SUZIGAN, 2001, op. cit., p. 433.

⁴⁰⁶ ABREU, Marcelo de Paiva. Principais mudanças e inovações na política econômica entre 1930 e 1937. In.: SZMRECSÁNYI; Tamás; GRANZIERA, Rui G. *Getúlio Vargas & a economia contemporânea*. Campinas: Editora da UNICAMP; São Paulo: Editora HUCITEC, 2004., pp. 50-56.

e do capital externo, o câmbio mostra a dependência do Brasil em relação à economia internacional.⁴⁰⁷

Observa-se que a política cambial do período ora é de liberdade ora de controle do câmbio, ocorrendo importantes fases de desvalorização da moeda nacional, como as de 1889 a 1898; de 1914 a 1918; e de 1920, 1922 e 1931.⁴⁰⁸ Em decorrência, se por um lado a desvalorização a moeda nacional torna-se instrumento de protecionismo, favorecendo a uma importante parcela da indústria nacional, especialmente a têxtil e a de alimentos, por outro lado cria dificuldades para o setor industrial que depende das importações, principalmente de bens de capital.

Vale recordar que a Costeira sofre os efeitos dessas desvalorizações. Por exemplo, em 1897, a diretoria suspende a expansão do material flutuante adquirido no exterior; durante a guerra, em função do aumento do carvão importado, reduz as viagens dos cargueiros e opta por utilizar vapores mistos; e, em 1931, passa por dificuldades financeiras em função do crescimento da dívida com os estaleiros estrangeiros.

Entretanto, os negócios de Henrique Lage no setor carbonífero são favorecidos, já que o aumento do preço do carvão importado desperta a sociedade brasileira e preocupa o governo, fazendo com que passe a existir uma maior atenção governamental para a indústria de carvão nacional.

Com relação à dívida interna, Vargas procura combater o déficit através de cortes orçamentários. Quanto ao café, principal produto de exportação brasileiro, o governo reassume a responsabilidade de sustentação comercial do produto e, assim, retoma a política de fixação de preços e de controle da produção, chegando inclusive, como medida extrema, a comprar estoques e promover a queima do produto.⁴⁰⁹

As medidas econômicas adotadas pelo governo são apenas paliativas, e, assim, são retomadas as negociações com os Rothschild, que subordinam a concessão um novo empréstimo à visita ao Brasil de Otto Niemeyer, um dos dirigentes do Banco da Inglaterra, para estudar as condições econômicas e propor soluções para o país.⁴¹⁰

Chegando em fevereiro de 1931, o representante inglês trabalha durante cinco meses e produz como resultado o chamado Relatório Niemeyer, onde consta que a maior fraqueza da economia do Brasil é estar apoiada em apenas um ou dois produtos agrícolas, criticando, assim, a

⁴⁰⁷ LEOPOLDI, Maria Antonieta Parahyba. *Política e interesses na industrialização brasileira: as associações industriais, a política econômica e o Estado*. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 153.

⁴⁰⁸ VILLELLA; SUZIGAN, 2001, op. cit., p. 71.

⁴⁰⁹ VIEIRA, R. A. Amaral. *Intervencionismo e autoritarismo no Brasil*. São Paulo: DIFEL, 1975, p. 36.

⁴¹⁰ CARONE, Edgard. *A república nova (1930-1937)*. São Paulo: DIFEL, 1976, p. 67.

dependência econômica do país ao café. Em decorrência, o Relatório propõe a diversificação da agricultura mas não faz nenhuma menção à industrialização⁴¹¹

Ainda no documento, Niemeyer sinaliza com a possibilidade de novo empréstimo junto aos Rothschild, desde que o Brasil adote um programa de austeridade que inclua a volta do padrão-ouro e a criação de um banco central. No entanto, logo em seguida, o próprio Reino Unido abandona o padrão-ouro e desvaloriza a libra, e as esperanças de um rápido empréstimo desaparecem, com a solução passando a ser novo *funding loan*.⁴¹²

Diante desse quadro e não sendo mais possível sustentar o pagamento das dívidas através de sucessivas negociações, Vargas, em setembro de 1931, suspende os pagamentos da dívida pública externa e implementa o monopólio cambial através do Banco do Brasil.⁴¹³ Mais tarde, em março de 1932, o governo assina o terceiro *funding loan*, repetindo a ação realizada, como já visto, em 1898 e 1915.

A Revolução de 1930 marca, também, o início da intervenção direta do Estado nas questões vinculadas ao mundo do trabalho. Além disso, ocorre o fim da autonomia do movimento sindical e o início da vinculação sistemática dos sindicatos ao governo através do Ministério do Trabalho, este criado com essa preocupação logo em novembro de 1930.

A legislação trabalhista e a atuação social de Henrique Lage

Com relação às relações trabalhistas, entre 1931 e 1934, durante as gestões dos ministros Lindolfo Collor e Salgado Filho são discutidas e aprovadas, através de diversos instrumentos legais, as principais reivindicações dos trabalhadores vindas desde as décadas anteriores, como a nacionalização do trabalho, horário, férias, convenções coletivas e regulamentação do trabalho feminino e do menor.⁴¹⁴

Sobre a questão sindical, esta é tratada durante a década de 1930 principalmente através de dois decretos, de nºs 19.770, de março de 1931 e 24.694, de julho de 1934, este acolhendo

⁴¹¹ BAER, op. cit., p. 25.

⁴¹² ABREU, Marcelo de Paiva. Crise, crescimento e modernização autoritária: 1930-1945. In: ____ (org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana 1889-1989*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1992, p. 75.

⁴¹³ Ibid, p. 74.

⁴¹⁴ GOMES, Ângela Maria de Castro. Empresariado e legislação social na década de 30. In.: *A revolução de 30: seminário realizado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, setembro de 1980*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983, p. 286.

algumas sugestões da Confederação Industrial do Brasil, e de um decreto-lei, de nº 1.402, de julho de 1939.

Essa legislação, grosso modo, trata da organização sindical de forma equilibrada para patrões e empregados, buscando a representação igualitária das forças do capital e do trabalho, além de estabelecer o reconhecimento oficial para a existência das entidades classistas e o controle ministerial das associações profissionais. Em relação ao formato dos sindicatos, de forma geral, os decretos determinam o seguinte: o de nº 19.770 estabelece a unicidade sindical e a organização de três tipos de sindicato: de empresa, de ramo industrial e de ofício; o de nº 24.694, que dá margem a uma pluralidade limitada, mantendo as três possibilidades anteriores; e o decreto-lei nº 1.402, que prevê o sindicato por categoria, definida no quadro das profissões.⁴¹⁵

Torna-se importante observar, que é no contexto de disputas a respeito de estratégia de poder que são trazidas, para o debate político, as questões relativas ao trabalho. Assim, busca-se a composição de um projeto de dominação que combine aspectos de estabilidade política, ordem social e desenvolvimento econômico, conforme afirma Ângela de Castro Gomes:

A formulação e a implementação de uma política social vai constituir o núcleo de uma orientação política mais ampla fundada na “colaboração de classe”, com a eliminação dos conflitos destrutivos entre capital e trabalho, sob a arbitragem do Estado. A inspiração do modelo é nitidamente corporativista, tanto pelos ideais expressos, quanto por sua instrumentalização na prática legislativa.⁴¹⁶

Além dos decretos já citados, outros instrumentos de ordem legal tratam das questões relativas ao mundo do trabalho, inclusive artigos das Constituições de 1934 e de 1937. Posteriormente, para melhor organização de toda a legislação, surge a Consolidação das Leis do Trabalho. Cabe ressaltar que durante todo o período de discussão e implementação dessas mudanças o empresariado, possuindo na ocasião uma limitada possibilidade de reação, busca

⁴¹⁵ ALMEIDA, Maria Hermínia Tavares de. A revolução de 30 e a questão sindical. In.: *A revolução de 30: seminário realizado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas*, Rio de Janeiro, setembro de 1980. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983, pp. 340-349.

⁴¹⁶ GOMES, Angela, 1983, op. cit., p. 279.

adaptar-se à nova situação e, na medida do possível, procura retardar a aplicação das leis, tentando realizar alterações que diminuam o impacto econômico e político das novas normas.⁴¹⁷

No âmbito da Costeira, durante a década de 1930 a direção da Companhia, adequando-se ao novo momento das relações entre as empresas e trabalhadores, promove uma série de ações no campo trabalhista. Na questão sindical, meses depois da edição do decreto nº 19.770, ou seja, em 11 de julho de 1931, é fundado o Sindicato dos Empregados e Operários da Companhia Nacional de Navegação Costeira congregando cerca de 1.900 associados. No ano seguinte, no mês de fevereiro, os empregados das empresas de Henrique Lage se organizam e, com o apoio do empresário, criam a Caixa de Socorros Ita, com a finalidade de prestar assistência médica, farmacêutica, dentária, cultural e financeira, além de fornecer mercadorias a preços reduzidos aos funcionários da Costeira e das demais instituições da chamada Organização Lage.

Ainda nas relações de trabalho, ocorre uma outra importante ação de Henrique Lage, a construção de moradias para os funcionários. Iniciada a partir da segunda metade da década de 1930, as edificações são realizadas na região de Neves, em São Gonçalo, próximo ao ramal ferroviário da Leopoldina e em terrenos adquiridos, em 1915, pela Lage Irmãos.⁴¹⁸

O conjunto residencial é composto por moradias pequenas de um pavimento com dois quartos e residências grandes, de dois pavimentos com cinco quartos, custando cada uma ao empresário respectivamente 20 contos de réis e 40 contos de réis, e alugadas aos trabalhadores por cem mil réis e 150 mil réis⁴¹⁹. A vila operária é denominada, na ocasião, como a Vila Neves, sendo hoje conhecida como Vila Lage e faz parte do bairro com o mesmo nome⁴²⁰.

Ressalta-se que a construção de vilas operárias é uma prática relativamente comum entre os grandes empresários desde fins do século XIX, normalmente contanto com incentivos governamentais e localizadas em terrenos das próprias empresas. É o caso das casas construídas para os trabalhadores das minas de carvão na região sul catarinense, bem como das edificadas em Neves, quando Henrique utiliza-se dos incentivos da prefeitura gonçalense e do governo do Estado do Rio.

Dentre as indústrias que recebem apoio com a ascensão de Getúlio ao poder está a da construção de aeronaves. Assim, contanto com o incentivo de Vargas, em 1935 Henrique Lage retoma o projeto de fabricação de aviões, utilizando, para isto, as instalações da Ilha do Vianna.

⁴¹⁷ Ibid., p. 286

⁴¹⁸ Um dos terrenos, medindo 80 por 182 metros, é adquirido em 4 de outubro de 1915, pela Lage Irmãos do Coronel Domingos Marques de Gouvêa, por Rs. 4:000\$000 (quatro contos de réis). Escritura de compra e venda. Rio de Janeiro: Cartório do 3º ofício de notas, livro nº 920, folhas 96, 96v e 97. Microfilme rolo 010.139-79. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴¹⁹ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 3, n. 19, março/abril de 1939, p. 25.

⁴²⁰ O bairro não se prende aos limites da vila operária construída por Henrique, engloba várias outras áreas.

Os investimentos na indústria aeronáutica

Entusiasta da aviação, Vargas faz seu primeiro vôo em 1929 no trajeto entre Rio e Porto Alegre a bordo do Atlântico, primeiro avião a voar comercialmente no Brasil e que pertence ao sindicato Condor⁴²¹. Cabe destacar que, na ocasião, o trajeto pelo ar entre esses dois Estados é feito em oito horas contra quatro dias de navio e que, na época, já existe a preocupação na formulação de uma política nacional de aviação, inclusive com uma legislação onde fica estabelecido que os serviços domésticos devem ser operados por companhias sediadas no país.⁴²²

Dois anos após daquela experiência, em julho de 1931, Vargas, em mais uma prova de interesse por aviões, voa no M-5, aeronave projetada por Guedes Muniz e fabricada na França no ano anterior, sendo o modelo incorporado à aviação militar. Pouco depois, em 1933, Muniz desenha o modelo M-6 e pede apoio de Vargas ao projeto, sendo então construídos, em 1935, alguns desses aparelhos nas oficinas da Escola de Aviação Militar, porém não chega a ser produzido em série.⁴²³

O empenho de Getúlio pelo desenvolvimento da aviação é enorme, tanto que, durante a construção do atual aeroporto Santos Dumont, inaugurado em 1936, o presidente vai aos sábados verificar o andamento das obras. Vargas também incentiva o envio de técnicos para o exterior e a criação da Fábrica Nacional de Motores.⁴²⁴ Outras ações são tomadas como a criação do Departamento de Aeronáutica Civil e do Correio Aéreo Militar, a implantação, em 1934, do Correio Aéreo Naval e a instituição do Código Brasileiro do Ar, em 1938. Pouco depois, em 1941, procurando organizar melhor o setor da aviação, Getúlio cria o Ministério da Aeronáutica, órgão que une a Aviação Naval, oriunda da Marinha de Guerra, a Aviação Civil e a Aviação

⁴²¹ Sindicato Condor: de origem alemã, apoiou tecnicamente e acionariamente (21%) a constituição da VARIG em torno de 1927, na ocasião da guerra é nacionalizado e passa a utilizar aviões americanos no lugar de aeronaves alemãs. MONTEIRO, Cristiano. Empresas de aviação comercial e projetos de modernização do Brasil: anos 70 X anos 90. In.: Kirschner, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. *Empresas, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999, p. 52-53.

⁴²² FAY, Claudia Musa. Getulio Vargas e o desenvolvimento da aviação brasileira. In.: AXT, Gunter et al. (orgs.). *Da vida para a história: reflexões sobre a era Vargas*. Porto Alegre: Procuradoria-Geral de Justiça, Memorial do Ministério Público, 2005, p. 181;182.

⁴²³ Carta de Antonio Guedes Muniz para Getúlio Vargas de 22 de novembro de 1933. Fundo Presidência da República, lata 89, pacote 27855, anos 1930-1935, doc. s/n. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴²⁴ FAY, op.cit., p.184.

Militar, provenientes do Exército. O comando do ministério fica a cargo do político gaúcho Joaquim Pedro Salgado Filho.⁴²⁵

Com o crescimento do interesse pela aviação, acontece em São Paulo o Primeiro Congresso Nacional Aeronáutico, que conta com a participação de diversas autoridades do setor, inclusive com Antonio Guedes Muniz. No evento, Muniz defende que qualquer indústria aeronáutica que se crie no Brasil deve ser exclusivamente civil, com fábricas sendo adaptadas à construção aeronáutica e com o governo estabelecendo medidas de incentivo ao setor. Na ocasião, Muniz pede a abertura de uma concorrência pública para aquisição de 30 aviões, que devem ser integralmente construídos no Brasil, exceto os motores, instrumentos de bordo e pneumáticos. Com este pedido, Muniz busca incentivar as escolas civis dos aeroclubes e, também, estimular a construção aeronáutica no país.⁴²⁶

Ainda nesse Congresso, são apresentadas duas visões a respeito da forma de implantação da indústria de aviões. Grosso modo, a primeira, liderada pelo então capitão-de-fragata Raymundo Aboim, incentiva a pesquisa e recomenda o envio de estudantes ao exterior, além do estabelecimento de cursos especializados. Por outro lado, a corrente liderada por Muniz, defende a criação imediata de um poderoso órgão central governamental para coordenar a implantação de uma fábrica de aviões.⁴²⁷

Diante das diversas propostas que são apresentadas para a instalação da indústria aeronáutica, Vargas aproveita o que existe de positivo, na opinião dele, de cada uma delas e, assim, envia técnicos ao exterior, cria órgãos governamentais, apóia o setor privado na construção de aviões e incentiva o mercado de aeroclubes, chegando a estabelecer a meta de formar 3.000 pilotos civis para a criação da reserva da Força Aérea.

Cabe observar que, na ocasião, a conjuntura política, econômica e militar é bem diferente da realidade existente no início dos anos 20. Assim, aproveitando esse novo momento, Henrique Lage, contando com o apoio de Getúlio Vargas que inclusive o apresenta ao então capitão

⁴²⁵ *ibid.*, p. 181.

⁴²⁶ MUNIZ, Antonio Guedes. Tese apresentada ao 1º Congresso Nacional Aeronáutico, reunido em São Paulo em abril de 1934. In: _____. *A construção de aviões e motores no Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934, p. 8;9.

⁴²⁷ BOTELHO, Antonio José Junqueira. *Da utopia tecnológica aos desafios da política científica e tecnológica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (1947-1967)*. <Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69091999000100008>.

Guedes Muniz, inicia a preparação para a criação da fábrica de aviões, contratando pela Costeira, em março de 1933, o engenheiro belga René Vandaele e o desenhista francês Marcel Del Carli.

Organizada a equipe Lage forma, em 1935, a Companhia Nacional de Navegação Aérea, com finalidade de projetar, construir e vender aviões, treinar pilotos e executar serviços de transporte aéreo. O escritório de projetos da Companhia funciona na Ponta do Caju e as oficinas na Ilha do Vianna, ocupando uma área construída de 400 metros quadrados.

O primeiro modelo de avião produzido pela fábrica é o M-7, projetado por Muniz e que compõe a série de aparelhos que levam o nome do projetista. Destinado ao treinamento primário de pilotos, o protótipo do aparelho é construído no Parque Central de Aeronáutica (Campo dos Afonsos) e os aparelhos seguintes produzidos na Ilha do Viana, tornando-se o primeiro avião fabricado em série no Brasil. O aparelho desloca-se a uma velocidade máxima de 190 km/h e chega a fazer, em 1936, o trecho Rio-S.Paulo em 2 horas e 40 minutos. No ano de 1938, em vôo de 2.500 quilômetros realizado entre o Rio e Fortaleza, com cinco escalas, o M-7 faz o percurso em 20 horas.⁴²⁸

No final da produção do M-7 outro aparelho é projetado por Guedes Muniz, o M-9, que voa pela primeira vez em dezembro de 1938. Trata-se de um modelo semelhante ao M-7 e também voltado para o treinamento de pilotos. Em 1939, o Exército encomenda à Companhia Nacional de Navegação Aérea uma produção de 20 desses aviões, que são entregues em lotes até janeiro de 1940. Posteriormente, em setembro, outras 20 unidades são encomendadas pela Diretoria de Aeronáutica do Exército.

Por ocasião da fabricação dessas aeronaves ocorre o início do conflito na Europa e, em decorrência, em novembro de 1939, a fábrica de motores de Haviland comunica a Henrique Lage a impossibilidade de continuar fornecendo os motores, em virtude das requisições, pelo governo inglês, dos serviços daquele estabelecimento. Em decorrência, tentando evitar a paralisação da construção, Lage propõe ao governo a substituição dos aviões em fabricação pelo modelo Waco.

Ouvido o Ministério da Guerra este não concorda, pois além de não haver dotação orçamentária quer continuar incentivando a construção dos Muniz⁴²⁹. A solução encontrada é a utilização de motores americanos Ranger 6 de 190 hp. Esta mudança atrasa a produção e os aparelhos M-9 só são entregues entre 1942 e 1943, ano este em que se encerra a produção seriada

⁴²⁸ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano II, n. 13, janeiro de 1938, p. 16.

⁴²⁹ Correspondência entre Henrique Lage e Getúlio Vargas de 25 de novembro de 1939. Fundo: Presidência da República, lata 213, pacote 1940, doc. 32.850/39. Acervo do Arquivo Nacional.

dessas aeronaves. Cabe ressaltar que entre 1939 e 1941 são fabricados pela Companhia Nacional de Navegação Aérea 41 modelos M-9, sendo, inclusive, cinco desses aparelhos exportados para a Argentina, Paraguai e Uruguai.

Com relação aos modelos M-7 e M-9, cabe destacar, ainda, que o projeto com os desenhos de Antonio Guedes Muniz são de propriedade do Exército, que os cede a Henrique Lage. Ainda sobre Muniz, vale lembrar que o projetista, apesar de atuar junto com Henrique Lage na instalação e desenvolvimento da indústria aeronáutica, não participa diretamente da Companhia Nacional de Navegação Aérea, permanecendo todo o tempo como oficial do Exército brasileiro.

O último avião projetado por Guedes Muniz é o M-11, que a exemplo do M-7 e do M-9 é também uma aeronave de treinamento primário, mas com uma concepção consideravelmente mais avançada do que os seus antecessores. O modelo voa pela primeira vez em 28 de outubro de 1941 e os 16 aparelhos produzidos passam para a Força Aérea Brasileira (FAB).

Em princípio de 1940, a Companhia Nacional de Navegação Aérea inicia o projeto de mais uma aeronave leve para treinamento de pilotos. Inicialmente o modelo recebe a denominação de HL, posteriormente de HL-65, até chegar ao nome definitivo de HL-1, sendo, assim, o primeiro da série com as iniciais de Henrique Lage e idealizados pelos profissionais da empresa, tendo como responsável pelo projeto industrial o uruguaio Luiz Felipe Marques Gonçalves e a supervisão técnica a cargo de René Vandaele.

Concebido e produzido em apenas 65 dias, o protótipo do aparelho tem o primeiro vôo em 18 de junho de 1940 e é apresentado ao público em 28 de julho do mesmo ano, quando faz um vôo direto entre o Rio e São Paulo. São construídos 25 exemplares, sendo os primeiros dez encomendados pelo então governador Adhemar de Barros para o Aeroclube de São Paulo.

Em 27 de agosto de 1940, surge o plano do Aero Club do Brasil para aquisição de cem aviões HL-1, com Vargas assinando, em 31 de dezembro, o decreto que autoriza a execução da encomenda. No início do ano seguinte, em 15 de fevereiro, são formalizados os contratos entre a Companhia Nacional de Navegação Aérea, o Aero Club e o Banco do Brasil, e aberto um crédito de US\$ 92.000 dólares em favor de John D. Williams Export Corporation para a compra de material importado.⁴³⁰

Em função da guerra, os artigos vindos dos EUA atrasam e só são liberados em fevereiro de 1942, o que retarda a entrega da encomenda e, em decorrência, ocorre insatisfação nos meios

⁴³⁰ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA. Relatório do exercício de 1941. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 14 de maio de 1942.

governamentais. Na ocasião, buscando agilizar a entrega dos aparelhos, Luiz Marques resolve subdividir os serviços, e monta em diversos setores partes diferentes das aeronaves. Assim, peças de madeira são construídas por marceneiros acostumados às técnicas de construção naval, mas não familiarizados com os índices de qualidade exigidos na montagem de aviões, o que ocasiona diferença em detalhes na fabricação mas que não compromete o resultado final. Em termos contratuais a solução funciona, e trabalhando intensamente entre 1º de maio e 25 de agosto a Companhia consegue terminar todos os aparelhos.⁴³¹ Vale destacar que, posteriormente, são também construídos modelos concebidos a partir do HL-1, que recebem a sigla HL-1 A e HL-1 B, sendo fabricados desse conjunto 123 aviões, inclusive com unidades exportadas para a Argentina, Chile e Uruguai.

A ampliação da guerra na Europa desperta, na sociedade brasileira, a necessidade do desenvolvimento da aviação. Assim, surgem iniciativas para estimular o setor, como a de Assis Chateaubriant, em 1941, que, para estimular o treinamento de pilotos, comanda uma campanha intitulada “Dê asas para o Brasil”, cujo objetivo é o de angariar fundos para o governo visando a compra de aparelhos leves para os aeroclubes.

Com o crescimento das encomendas a fábrica de aviões se amplia, chegando no final de 1939 a ocupar 4.320 m² na Ilha do Vianna. Este crescimento faz com que Lage prepare a Ilha do Engenho para a montagem definitiva da fábrica e para a instalação de um aeródromo, propiciando a formação de pilotos civis.⁴³² No entanto, Henrique Lage falece antes de concluir as instalações da Ilha do Engenho e, assim, a fábrica é para o Caju, ficando junto dos escritórios.

Outro modelo construído pela Companhia Nacional de Navegação Aérea é o HL-2, que é fabricado com grande parte de material nacional. Previsto para emprego no Correio Aéreo, devido o retorno de Vandaele para a Inglaterra, em 1942, a pedido do governo Belga, e da chegada de aviões cedidos pelos Estados Unidos, o projeto do HL-2 fica inviabilizado e o aparelho não chega a ser produzido em série. Apesar disso, a aeronave faz parte da história da aviação brasileira, quando é adaptada nas oficinas da Companhia e entregue ao piloto paraguaio

⁴³¹ ANDRADE; PIOCHI, op. cit., p. 84.

⁴³² CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano II, n. 16, jan/fev 1940, p. 30.

Elias Navarro, que executa a ligação do Rio de Janeiro a Buenos Aires em vôo direto e, em seguida, outro vôo direto de Assunção ao Rio de Janeiro, batendo vários recordes.⁴³³

Ainda na série HL, a Companhia lança, em 1941 um novo modelo para treinamento primário. Trata-se do HL-3, um aparelho que, excetuando-se o motor e instrumentos, conta com todos os demais componentes feitos com material nacional. A concepção básica do HL-3, de responsabilidade de Vandaele, é elaborada em apenas um dia por sete engenheiros e técnicos, prazo que a Diretoria da Aeronáutica Civil estabelece para que a Companhia Nacional de Navegação Aérea apresente proposta em uma concorrência pública. Apesar de fabricado e testado, o HL-3 não chega a ser produzido em série.

Em outubro de 1942, a Companhia Nacional de Navegação Aérea realiza o primeiro vôo do protótipo do avião HL-6, um modelo de treinamento e que é construído em série. Nos anos seguintes, a Companhia produz variações desse aparelho, denominadas HL-6 A e HL-6 B, que são aeronaves com motor mais potente. Do HL-6 A são fabricados cinco unidades e, do HL-6 B, 39 aparelhos. Além dos modelos já citados, outros ficam apenas nos protótipos, como o HL-4, HL-5, HL-8 e HL-14.⁴³⁴

Cabe destacar que além da construção de aeronaves, a Companhia Nacional de Navegação Aérea promove a pesquisa de materiais, como a que possibilita a introdução da madeira amazense Freijó na estrutura dos aviões, substituindo com vantagens a Spruce, importada dos EUA. Dentro da intenção da nacionalização dos itens utilizados nos aparelhos, a fábrica de aviões utiliza os tecidos produzidos pela Fábrica de Tecidos Maruhy, localizada em Niterói, e também de propriedade de Henrique Lage. Observa-se, mais uma vez, Henrique tendo o controle do fornecimento da matéria-prima, desta vez através da fabricação de insumos utilizados na indústria aeronáutica, em mais um exemplo de integração vertical.

⁴³³ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA. Relatório do exercício de 1941. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 14 de maio de 1942.

⁴³⁴ Sobre a indústria da aviação, Cf. DRUMOND, Cosme Degenar. *Asas do Brasil: uma história que voa pelo mundo*. São Paulo: Mirian Paglia Editora de Cultura, 2004; PEREIRA NETTO, Francisco C. *A aviação Militar Brasileira 1916-1984*. [s/l]: Revista Aeronáutica Editora, 1984.; PEREIRA, Roberto. *Enciclopédia de aviões brasileiros*. São Paulo: Globo, 1997; e também os sítios:

<http://www.museutec.org.br/resgatememoria2002/old/enciclop/cap002/025.html>

<http://mail.rochester.edu/~of001g/oscar/muniz.htm>; <http://www.musal.aer.mil.br/muniz.htm>;

<http://www.reservaer.com.br/iniciodaFAB/acervo1941/21-Muniz-M-7.html>;

http://www1.folha.uol.com.br/folha/almanaque/brasil_30jan1936.htm

<http://www.musal.aer.mil.br/muniz.htm>

<http://www.nascente.com.br/enciclop/cap002/024.2.html>

Ressalta-se que a aviação é para Lage uma questão de realização, pois a fábrica não rende lucros, ao contrário, em 1941 amarga um prejuízo de 1.900 contos de réis. Sobre isso, Thiers Fleming relata:

Replicava eu ao meu eminente amigo General Isauro Reguera, que achava muito caros os aviões construídos na Ilha do Vianna, dizendo que se perdia 10 a 15 contos em cada avião, o que é ouvido por Henrique Lage, que bem sabia ser a verdade. Decorrido algum tempo, estando nos dois, a sós no escritório, ele me abraça e pede guardar segredo: “de que perdia dinheiro na construção de aviões”.⁴³⁵

Com o fim do conflito mundial as encomendas governamentais diminuem, e como os Estados Unidos dispõem de grandes quantidades de aeronaves passam a doar aviões ao Brasil ou a vendê-los a preços simbólicos, assim, embora o país possua tecnologia para a concepção e construção de modelos, a indústria nacional passa a produzir sob licença, praticamente encerrando as atividades.

O interesse de Vargas pelo desenvolvimento industrial passa pela instalação da indústria siderúrgica, considerada pré-requisito para o sucesso de qualquer investimento naquele segmento econômico. Como o setor siderúrgico necessita de insumos como o carvão e o minério de ferro, o incentivo para esses setores torna-se fundamental para a realização do projeto governamental da instalação da grande usina, assim, Getúlio busca investir em ações que promovam a melhoria das condições para a utilização do ferro e do carvão mineral.

Os primeiros anos do governo Vargas e o incentivo ao carvão nacional

Sobre o carvão nacional⁴³⁶, logo no limiar do governo provisório, em 30 de dezembro de 1930, Luiz Betim Paes Leme, então na direção da Companhia Estrada de Ferro e Minas São Jerônimo, envia ofício a Getúlio Vargas com memorial sobre os meios para desenvolver o carvão nacional. No documento, Paes Leme propõe aumentar o mercado de utilização do produto

⁴³⁵ FLEMING, 1949, op.cit.,p.39.

⁴³⁶ Além dos autores já citados, a respeito do carvão nacional Cf. BAILLY, op. cit.; SILVA, Edmundo, 1972, op. cit.; LEITE, op. cit.; NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *A ordem nacionalista brasileira: o nacionalismo como política de desenvolvimento durante o governo Vargas, 1930-1945*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Instituto de Estudos Brasileiros/USP, 2002.

brasileiro através da adaptação das caldeiras dos navios mercantes, o que permite o mesmo desempenho do carvão importado.

Enquanto isso, continua Luiz Betim no texto, o governo pode compelir todo o consumidor a misturar ao produto estrangeiro no mínimo 10% do carvão nacional, empregando-se, para isto, medidas como: utilização do mineral nos serviços públicos; divisão, em duas partes, das subvenções das empresas de navegação, sendo uma em dinheiro e outra em carvão nacional na proporção de 10% do consumo de combustível; criação de sobretaxa sobre o carvão importado, mantendo isentos os que consomem 10% do produto nacional.

Em compensação, sugere Paes Leme, o governo passa a exigir produção mínima das companhias produtoras de carvão e, caso as empresas menores não consigam atingir o volume estabelecido, devem buscar a fusão. Outra exigência é que o preço por caloria seja menor ou igual ao estrangeiro, com o governo auxiliando por meio do transporte do mineral em navios carvoeiros da Marinha.⁴³⁷

Logo em seguida, em 1931, provavelmente influenciado pelo memorial, o Ministério da Viação e Obras Públicas forma uma comissão para examinar o problema do carvão nacional, composta por Mario de Almeida, Barbosa Penna, Ernesto da Fonseca Costa, Luiz Betim Paes Leme e Jayme da Silva Lima. Durante os trabalhos, os membros resolvem estudar prioritariamente medidas que podem ser tomadas imediatamente para a utilização da plena capacidade das minas, a questão dos meios de transportes disponíveis e a garantia de consumo do mineral. Como resultado dos estudos, surgem as bases para que sejam efetuadas ações que amparam a indústria carbonífera nacional.⁴³⁸

Assim, em nove de junho de 1931 o governo edita o decreto nº 20.089, com importantes medidas, dentre elas: autoriza a Estrada de Ferro Central do Brasil e o Lloyd Brasileiro a contratar, em nome do governo Federal, com as companhias nacionais de mineração de carvão toda a produção de carvão nacional disponível; concede favores às empresas carboníferas e de navegação; e estabelece a obrigatoriedade do consumo de dez por cento de carvão nacional. Esta última medida proporciona, efetivamente, o crescimento da extração do mineral, que passa de 372.593 toneladas em 1929 para 762.789 toneladas em 1937.⁴³⁹

Mas a edição do decreto não agrada aos negociantes distribuidores de carvão de pedra, que enviam carta a Getúlio Vargas, em 9 de junho de 1931, onde expõem a preocupação deles

⁴³⁷ Memorial de Luiz Betim Paes Leme sobre os meios de desenvolver o consumo do carvão Rio-Grandense, 16.11.1930. Fundo Presidência da República, caixa 10, pacote 1930. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴³⁸ Relatório da Comissão para estudar o carvão nacional. Fundo Presidência da República, caixa 49, pacote 1931. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴³⁹ BOSSLE, op.cit., p. 78; BAYLLI, op. cit., p. 16.

com a importação de carvão e briquetes, devido as possíveis dificuldades de desembaraço dos produtos na alfândega. Além disto, consideram que o maior concorrente do carvão nacional não é o similar estrangeiro mas o óleo combustível, e que a obrigatoriedade da mistura não trará proveito econômico para o país. Como alternativa, sugerem que o governo, como maior consumidor através das diversas repartições, aumente a aquisição do minério nacional.⁴⁴⁰

Dentro do plano governamental de incentivo à mineração, em 1933, o ministro da Agricultura Juarez Távora dá novo impulso ao Serviço Geológico e Mineralógico, ao ampliar as funções daquele órgão, que passa a ser denominado Instituto Geológico e Mineralógico do Brasil e, no ano seguinte, Departamento Nacional de Produção Mineral, sob a direção do engenheiro Domingos Fleury da Rocha.

Diante dessa série de medidas de incentivo ao carvão nacional a indústria extrativa catarinense se anima, com as Companhias Araranguá e Barro Branco firmando novos contratos de fornecimento e renovando outros, como em 1934 com a Estrada de Ferro Central do Brasil. Na ocasião, essas empresas de Henrique Lage ocupam as duas primeiras posições de maiores produtoras de carvão em Santa Catarina.

Se por um lado as medidas governamentais agradam aos produtores nacionais, por outro lado preocupam a alguns setores consumidores como, por exemplo, a Associação das Companhias de Estradas de Ferro do Brasil, que se posiciona enviando, em 7 de julho de 1936, correspondência ao ministro da Fazenda Arthur de Souza Costa. No texto, a instituição, diante da informação recebida sobre a intenção do governo em elevar de 10% para 20% a quota de utilização carvão nacional, propõe a substituição dessa medida pela taxaço do carvão importado.⁴⁴¹

O pleito da Associação tem a oposição do Tesouro, e diante dos bons resultados para a indústria carbonífera da aplicação do decreto nº 20.089, o governo mantém a posição e eleva, pelo decreto nº 1.828, de 21 de julho de 1937, de 10% para 20% o consumo obrigatório do carvão nacional. Com isto, a extração nacional se eleva progressivamente, produzindo, em 1937, 762.789 toneladas; em 1938, 907.224; em 1939, 1.046.975; e, em 1940, 1.336.301 toneladas.⁴⁴²

Aproveitando o momento propício, as empresas de mineração resolvem criar, em 24 de junho de 1935, o Sindicato dos Combustíveis Nacionais, cuja denominação é alterada em 5 de agosto para Sindicato dos Industriais em Combustíveis Nacionais. Anos mais tarde, em 27 de

⁴⁴⁰ Correspondência de negociantes de carvão de pedra para Getúlio Vargas. Fundo Presidência da República, caixa 49, pacote 1931, doc. 44. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁴¹ Correspondência da Associação das Companhias de Estradas de Ferro do Brasil para o ministro da Fazenda Arthur de Souza Costa de 7 de julho de 1936. Fundo Presidência da República – Gabinete Civil, caixa 268, pacote 20, doc. A6110. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁴² BAILLY, op. cit., p. 16

dezembro de 1940, a instituição muda novamente de denominação, passando para Sindicato Nacional da Indústria de Extração de Carvão⁴⁴³

Tomam parte da fundação da organização: Ernani Bitencourt Cotrin, representante da Companhia Nacional de Mineração do Carvão Barro Branco e da Companhia Brasileira Carbonífera do Araranguá; Luiz Betim Paes Leme e Joaquim d'Almeida Lustosa, da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo; Roberto Cardoso e José Martinelli, da Companhia Carbonífera Riograndense; Gastão de Azevedo Villela, da Companhia Carbonífera de Urussanga e da Companhia Minas do Rio Carvão; e Alberto Ferreira, da Empresa R.N. Ferreira & Cia. Ltda.

Naquela oportunidade é eleita a primeira diretoria, tendo como presidente Luiz Betim Paes Leme que, em virtude de sucessivas reeleições, permanece no cargo até 1944, e como vice-presidente, Ernani Bittencourt Cotrim. Vale destacar que esta posição de Cotrim, que representa as empresas de Henrique Lage, é decorrente principalmente da importância das Companhias Barro Branco e Araranguá dentro do cenário carbonífero nacional, sem, no entanto, desmerecer a importância do próprio Cotrim nesse setor.

Com relação aos investimentos em Santa Catarina, Henrique Lage, além da aplicação de recursos que propiciam a elevação da quantidade extraída do mineral, trabalha também na melhoria das condições da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, inclusive com o início da construção da nova ponte das Laranjeiras. Além disso, em maio de 1937 inaugura em Orleans uma moderna usina de energia elétrica, de 350 HP, Esta melhoria decorre do aproveitamento da força hidráulica do rio Tubarão e conta com o apoio da Companhia Nacional de Mineração e Carvão do Barro Branco.⁴⁴⁴

No setor siderúrgico, em agosto de 1931 é criada a Comissão Nacional de Siderurgia, que conta ao longo dos trabalhos com a participação de nomes como Euzébio de Oliveira, Luis Betim Paes Leme, Ernesto da Fonseca Costa, Raul Álvares de Azevedo de Castro, Silvio Raulino de Oliveira, Edmundo de Macedo Soares e Silva, Raul Ribeiro da Silva, Nelson de Senna, e Pandiá Calógeras.

Vale destacar que, na ocasião, a idéia defendida por Vargas é da instalação da grande siderurgia, podendo ser realizada pelo Estado, com levantamento de capitais estrangeiros ou mediante financiamento à base do minério importado; com capitais mistos do Estado e de empresas particulares nacionais; ou com capitais próprios e estrangeiros e controle do Estado. Além do projeto varguista, existem outros, como o de Alexandre Siciliano Jr., propondo a

⁴⁴³ BELOLLI; QUADROS; GUIDI, op. cit., p. 243-245.

⁴⁴⁴ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 1, n.8, maio/jun 1937, p. 18.

construção de uma usina no Vale do Paraíba, Estado do Rio, com capacidade de 150.000 toneladas, utilizando coque importado, e o de Henrique Lage, com a montagem de duas usinas pequenas de 30.000 e 100.000 toneladas, localizadas respectivamente em Gandarella e na Ilha do Governador.

A Comissão não se detém na análise dessas propostas, pois a principal finalidade é o estudo do contrato da Itabira Iron e do aproveitamento do carvão nacional para a obtenção do coque. Quanto à primeira questão, o resultado do trabalho aponta para a necessidade de numerosas modificações no instrumento contratual, objetivando ajustá-lo aos interesses nacionais. Sobre o carvão, os estudos indicam ser de alto interesse para o Brasil a pesquisa sobre as possibilidades de utilização do mineral brasileiro na fabricação do coque.⁴⁴⁵ O resultado das atividades da Comissão Nacional de Siderurgia também serve de base para o desenvolvimento dos estudos a respeito da instalação da indústria siderúrgica no Brasil, tema que é abordado no próximo capítulo.

A seguir, passa-se a tratar das atividades de Henrique Lage no setor naval, principalmente com relação a Companhia Nacional de Navegação Costeira, onde durante o período entre 1930 e 1936 ocorrem uma série de situações que quase levam a empresa ao estado de insolvência.

A reorganização das frotas da Costeira e do Lloyd Nacional

Em maio de 1930, o diretor de tráfego da Costeira Álvaro Dias da Rocha, propõe à diretoria a revisão dos atuais serviços de navegação, com a alteração e criação de linhas, mesmo que para isso seja preciso comprar ou arrendar novos vapores.⁴⁴⁶ Com a aprovação da proposta, as diretorias da Costeira e do Lloyd Nacional, em 1931, tomam, em conjunto, duas medidas que visam o melhor aproveitamento da tonelagem transportada, a concentração da seção de fretes das duas Companhias, passando a funcionar na avenida Rio Branco, 20, 1º andar, e a transferência dos navios Araraquara, Araçatuba, Aratimbó e Araranguá para o controle da Costeira. Com isto, busca-se a otimização da utilização do material flutuante, o que permite a redução dos custos e, em consequência, a elevação da rentabilidade das companhias.

⁴⁴⁵ Sobre a Comissão Nacional de Siderurgia Cf. SILVA, Edmundo, 1972a, op. cit; BARROS, Geraldo Mendes. Guilherme Guinle 1882-1960: ensaio biográfico. Rio de Janeiro: Agir, 1982; GOMES, Francisco Magalhães. *História da siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1983; LIMA, Heitor, 1970, op. cit.,

⁴⁴⁶ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 7 de maio de 1930. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 103, n. 129, 31 de maio de 1930, p. 14.

Nos anos seguintes a integração entre as duas empresas se acentua, com as embarcações pertencentes à Costeira e ao Lloyd Nacional sendo utilizadas nas linhas das duas companhias, em regime de cessão e também de arrendamento, constituindo como se fossem, em termos de navegação, apenas uma organização. Com a aquisição, em 1933, da Companhia Serras, os navios daquela empresa são incluídos nesse modelo de organização do tráfego.

Pode-se considerar que essa ação sugere a formação do embrião de um processo de unificação das companhias pertencentes a Henrique Lage no setor de navegação.

Mas toda essa mudança na organização da frota sofre um inoportuno revés, isto porque, logo que Henrique Lage retorna da Europa, em 1931, surge a ação executiva dos Cantieri Riuniti dell'Adriático, ocasionada em função do atraso do pagamento das prestações relativas à construção dos navios Aratimbó, Araçatuba, Araraquara e Araranguá, cujo valor do principal da dívida contratual é de 303.392 libras, correspondendo em 1931 a aproximadamente 19.000 contos de réis, mais juros de mora, despesas e custas.

Vale recordar que Henrique Lage, por não ter obtido financiamento no Brasil, busca soluções em estaleiros na Europa e, assim, constrói os quatro navios na Itália em condições vantajosas para a ocasião. Entretanto, em virtude da queda do câmbio durante a amortização do empréstimo conseguido no exterior, fica prejudicado o cumprimento dos compromissos assumidos.⁴⁴⁷ Só para ter-se uma idéia, em 1926, na época da negociação para a construção dos Aras, a libra corresponde à cerca de 33 mil réis, com a desvalorização, em 1931, a moeda inglesa chega a valer aproximadamente 63 mil réis.

Na tentativa de solucionar o problema dos atrasados, Henrique Lage busca auxílio de 3.500 contos de réis junto ao Ministério da Viação e através de entendimentos com Banco do Brasil. Com essa quantia, Lage pode pagar as prestações atrasadas, colocar em dia as obrigações contratuais e transferir o mesmo contrato ao banco estatal dando, como garantia, visto que ainda faltam ser pagos dez mil contos, os quatro "Aras" e os outros navios, que representam mais de 60.000 contos de réis.

O pleito de Henrique não é atendido, acarretando, em consequência, a penhora de doze navios da frota do Lloyd Nacional e de um terreno situado em Niterói, isto porque, além dos quatro Aras, mais oito embarcações são dadas também como garantia. Em consequência, é designado para depositário da frota penhorada o então tenente Napoleão de Alencastro Guimarães.

⁴⁴⁷ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 1, n. 10, set/out 1937, p. 20.

Com relação ao comando do Lloyd Nacional, Henrique Lage passa a ocupar o cargo de presidente no lugar de Oswaldo Jacintho. No setor de tráfego da Companhia, devido à execução dos Aras, o Lloyd passa a utilizar seis unidades da Costeira mantendo, mesmo com dificuldades, as operações de navegação. A paralisação temporária da frota, a luta de fretes e a perda do Araçatuba⁴⁴⁸ prejudicam as atividades da Companhia, comprometendo as receitas e reduzindo a lucratividade da empresa.. Entretanto, vale destacar, que mesmo com todos esses problemas o Lloyd é uma empresa lucrativa, embora tendo na oportunidade lucros de pequena monta.

Sobre a questão Cantieri, após entendimentos, as partes chegam a um bom termo, com a assinatura do instrumento particular de 14 de junho de 1933 onde consta a renegociação do contrato no valor de 350 mil libras esterlinas, cerca de 21.544 contos de réis mais as despesas. Assim, em 18 de agosto, o Lloyd Nacional por meio de escritura de mútuo e liquidação de dívida celebrado com o Banco do Brasil e a Cantieri Riuniti dell'Adriático, emite 72 promissórias vencíveis mensalmente duas a duas, estabelecendo-se, assim, o acordo para o pagamento da dívida.

A partir desse compromisso, Henrique Lage reorganiza o Lloyd Nacional, ficando Alencastro como diretor-técnico e representante do Banco do Brasil, por exigência do próprio Banco, e Pedro Brando como presidente da Companhia. Entretanto, o clima entre Henrique e Napoleão não é dos melhores com constantes brigas entre os dois, principalmente em função de questões relativas à gestão financeira da empresa.

Sobre as finanças do Lloyd Nacional, fora a questão Cantieri não existem maiores problemas, sendo inclusive o Lloyd uma empresa saneada financeiramente e, por conta disto, participa, em muitas ocasiões, como avalista de compromissos assumidos por outras empresas de Henrique Lage, respondendo, assim, por possíveis atrasos nos pagamentos.

Exemplo disso é o aval dado pela Companhia em contrato feito pela Lage Irmãos com o Banco de Londres e o Tesouro Inglês, oriundo da construção dos navios Itapé, Itaquicé e Itanagé. Com o atraso, desde 1931, do pagamento das prestações, o Lloyd como avalista recebe correspondência daquele Banco, em 16 de dezembro de 1933, reiterada em janeiro do ano seguinte, solicitando a liquidação dos títulos vencidos. Em fevereiro de 1934 Napoleão envia correspondência a Lage Irmãos onde registra: “solicitamos, pois, de Vv.Ss. o obséquio de terem atendimento urgente, com o referido Banco a respeito, pois não desejaríamos vir a sofrer

⁴⁴⁸ Araçatuba: acidentado em 1932, sinistro ocorrido na entrada do Rio Grande.

qualquer contrariedade em virtude de não ter sido dada, por parte dessa firma, a devida atenção aos avisos que tem sido enviados.”⁴⁴⁹

Como logo ao assumir o controle da frota Napoleão consegue movimentar os navios e, assim, gerar receita, o pagamento das promissórias é realizado dentro da normalidade, inicialmente ao câmbio de cerca de 61 mil réis a libra, em conformidade da adesão da Cantieri ao acordo entre o Banco do Brasil e Rotschild & Sons. Todavia, em função do decreto nº 23.501, de 27 de novembro de 1933, que proíbe estipulações contratuais dos pagamentos em ouro, ficam as parcelas restantes estabelecidas em 60 mil réis a libra.

Em razão dessa fixação, após o resgate de 32 promissórias a Cantieri, em 18 de maio de 1934, decide não aceitar mais o câmbio estipulado e exige o pagamento ao câmbio/dia. Assim, para garantir os termos do estabelecido na legislação, o Lloyd Nacional passa a realizar o pagamento através de consignação pela conversão estabelecida, ou seja, 60 mil réis a libra.⁴⁵⁰

Além dos embaraços acima descritos, a falta da assinatura de um compromisso formal atualizado com o governo impede que o Lloyd Nacional obtenha favores e regalias semelhantes às empresas que possuem contrato, como isenção de impostos municipais, estaduais e federais e de direitos para a aquisição de material de consumo para os navios, inclusive combustíveis. No governo Vargas a situação se regulariza, com o contrato de 1922 sendo renovado em 26 de novembro de 1936.⁴⁵¹

Cabe destacar outra situação de conflito entre Napoleão e Henrique Lage, ocorrida em função da possibilidade do pagamento antecipado da dívida com o Banco do Brasil relativa à questão Cantieri. Segundo relato de Pedro Brando, o que acontece é que o Lloyd Nacional vai pagando normalmente as prestações ao banco oficial, com os recursos dos lucros auferidos nos exercícios e com o recebimento do seguro do sinistro do Araçatuba. Assim, o saldo da conta avoluma-se, dando condições para o pagamento do saldo devedor antes do prazo. Em função disto, Henrique Lage, agindo de maneira contrária ao que normalmente faz, deseja a liquidação da dívida de forma antecipada, com o que não concorda Napoleão, considerando que o empresário promove uma manobra para afastá-lo da empresa.

⁴⁴⁹ Correspondência do Banco de Londres para o Lloyd Nacional de 16 de dezembro de 1933. Fundo NAGmvop 1932.07.00 pasta 1. Acervo do CPDOC.

⁴⁵⁰ REGO, Raul. *Apelação cível nº 5.685*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1936

⁴⁵¹ A renovação é pedida inicialmente em dezembro de 1932 e reiterada no ano seguinte. Fundo NAGmvop 1932.07.00 pasta III. Acervo do CPDOC; Fundo Congresso Nacional, lata 81, doc. 1941. Acervo do Arquivo Nacional.

Aos poucos, as discordâncias entre Lage e Napoleão se agravam, levando este último a renunciar ao cargo de diretor do Lloyd, em 8 de março de 1934. No mesmo dia, em comunicado ao presidente do Banco do Brasil Arthur Costa, Napoleão justifica a decisão: “motiva esta resolução o fato de ter o Sr. Henrique Lage agravado do despacho do Sr. Juiz Federal, que arbitrou o que me seria devido como depositário judicial que fui dos bens do Lloyd Nacional S/A”.

Na decisão, o Juiz considera que Napoleão, como depositário, vai além das atribuições de mero guardador de coisa alheia, visto que exerce atos de gerência, inclusive salvando o Lloyd Nacional da ruína. Em função disso, decide pela concessão de remuneração pelos serviços no valor aproximado de 322 contos de réis a ser paga pela Companhia, com o que não concorda a diretoria do Lloyd Nacional. Posteriormente, a direção da Lloyd desiste do agravo, por intermédio da ação dos diretores Henrique Lage e Alberto Marsili, que em dezembro de 1934 fazem acordo com Napoleão, pagando, a partir de 1935, o valor arbitrado em parcelas de 25 contos de réis.⁴⁵²

O cumprimento do acordo com Napoleão permite o retorno deste à diretoria da Companhia, ocupando novamente o cargo de diretor-técnico. Em 1935 o Lloyd Nacional amplia as atividades, através de novas linhas de navegação para o Sul e Norte do Brasil, utilizando, para isto, os navios arrendados da Companhia Serras e da Sociedade Brasileira de Cabotagem, além de outros pertencentes a Pedro Brando.⁴⁵³

Em 1937 são eleitos para a diretoria da Companhia: Pedro Brando, diretor-presidente; Napoleão de Alencastro Guimarães, diretor-técnico; Amilcare Moglié, diretor-gerente; e Álvaro Dias da Rocha diretor-tesoureiro.⁴⁵⁴ No final do ano seguinte ocorrem modificações na direção do Lloyd, através da participação de Renato dos Santos Jacintho e da saída de Napoleão de Alencastro Guimarães, indicado para ocupar o cargo de chefe de gabinete do ministro da Viação.

⁴⁵² Correspondência de Napoleão de Alencastro Guimarães a Arthur Costa de 8 de março de 1934. Fundo NAGmvop 1932.07.00, pastas 1; II. Acervo do CPDOC.

⁴⁵³ Na oportunidade a frota é composta pelos navios: Araranguá; Aratimbó e Araraquara. Cargueiros: Itapuca; Itaguassú; Campinas; Campeiro; Itamaracá; Aragano; Araxá; Arassú; Arauna; Arataia; Araim; Aratibá; Araguá; Aratanha; Arapuá; Arará; Araú; Aratari; Araitá; Arau; Paranaguá.

⁴⁵⁴ Conselho fiscal: Antonio Tavares Leite; Manoel Gomes Moreira; Fausto Werneck Correa e Castro; Álvaro de Faro Lage; Eduardo Rodrigues Ferreira e Alfredo Luiz Greve.

A navegação da Costeira e a revolta de 1932

Apesar das dificuldades relacionadas à situação financeira e, também, com relação aos serviços de navegação, a Costeira mantém a regularidade nas viagens, com saídas semanais, de dez em dez dias, quinzenais e mensais.⁴⁵⁵

Os serviços de navegação da Companhia são reconhecidos pelos usuários como de alta qualidade, com saídas pontuais e embarcações limpas, bem cuidadas e com boas cabines, além de comida de ótima qualidade, servida durante a viagem em cinco refeições.

Para melhor conhecer o que representa, na ocasião, viajar pelo Brasil num dos Itas da Costeira, é reproduzido, a seguir, um significativo relato da escritora Rachel de Queiroz⁴⁵⁶:

[...] cada viagem neles era uma glória. [...] era para cada família como uma estação de águas [...]. Preparava-se o enxoval da viagem, guardado nas grandes malas de camarote: os vestidos para o dia, de linho e com gola de marinho, e os de noite, de seda, com manga cavada. O navio todo era um grande playground, onde se brincava em jogos de convés (ainda não havia piscinas), se almoçava e se jantava ao som de orquestra, em boa companhia. Grande honra era sentar à mesa do comandante. Dançava-se depois do jantar, toda noite sem falta, até mesmo quando o navio ancorava durante dias, em Areia Branca, para carregar sal. A vida de bordo era sempre uma festa.

Sobre a chegada do navio ao porto comenta Rachel:

Cada porto era um evento especial: vinham os amigos, os parentes, receber os passageiros, levá-los a almoçar e passear pela cidade.

E a chegada ao Rio era a coroa da travessia. Das alturas de Cabo Frio começava a expectativa. Quase sempre o navio entrava na barra pela manhã com a Guanabara toda envolta em brumas. Passavam-se os fortes, passava o Mosteiro de São Bento, e então se atracava no cais, a orquestra de bordo tocando "Cidade Maravilhosa". E a gente trajando o tailleur feito especialmente para o desembarque. Os tios em grupo se agitavam lá em baixo e quase toda menina tinha um primo especial para lhe acenar.

Esquecidos ficavam os belos amores de bordo. Como vêem, era muito bom, naquele tempo, tomar um Ita no Norte.

⁴⁵⁵ Para o Sul as principais linhas cobrem os seguintes portos: Rio; S. Sebastião; Santos; Paranaguá; Antonina; S. Francisco; Itajahy; Florianópolis, Imbituba,; Rio Grande; Pelotas e PortoAlegre; Além dos de Angra dos Reis; Paraty; Ubatuba; Caraguatatuba; Villa Bella; Cananéa; Itaituba e Iguape. Para o Norte: Rio; Vitória; Ilheus; Bahia; Aracajú; Maceió; Recife; Cabedello (João Pessoa); Natal; Areia Branca; Macau; Fortaleza; S. Luiz e Belém. Além dos de Ponta D'areia; Caravelas; Camocim; Tutoya; Aratânia Penedo e Mossoró.

⁴⁵⁶ Crônica de Raquel de Queiroz. Disponível em: < <http://www.noolhar.com/opovo/vidaarte/171915.html> >

O bom conceito dos Itas faz com que delegações esportivas dêem preferência aos navios da Costeira como meio de transporte. Como exemplo, o Itaquicé leva os atletas brasileiros aos Jogos Olímpicos de 1932, partindo, em 26 de junho, do armazém 13 do cais do porto no Rio de Janeiro com destino a Los Angeles, numa viagem de 27 dias. No embarque, comparecem importantes autoridades, como o chefe do governo provisório Getúlio Vargas, o ministro da Marinha almirante Protógenes Guimarães e o presidente da Confederação Brasileira de Desportos (CBD) Renato Pacheco. Recebidos por Henrique Lage, são conduzidos ao salão de honra do navio onde é inaugurado retrato de Vargas.⁴⁵⁷

Sobre a solenidade, o “Diário de Notícias” destaca:

O embarque da delegação sportiva brasileira para Los Angeles foi uma apoteose. Milhares de pessoas, numa mesma vibração cívica, aplaudiram delirantemente os atletas que vão levar às olimpíadas a contribuição do sport nacional.

[...]

O Chefe do governo Provisório que estava acompanhado pela sua Casa Militar, percorreu então com o ministro da Marinha, todas as dependências do “Itaquicé”, mostrando-se bem impressionado com as instalações do mesmo.⁴⁵⁸

Mas nem tudo é festa para Vargas, pois logo no dia 9 do mês seguinte, eclode em São Paulo a chamada Revolução Constitucionalista⁴⁵⁹. A insatisfação de paulistas contra Getúlio vem desde o início do governo provisório, em virtude da indicação como interventor de um participante do movimento tenentista, João Alberto Lins de Barros. Inconformados com a indicação getulista, a oligarquia paulista comanda uma série de manifestações, tendo como motivo alegado o desejo pelo retorno ao regime constitucional. Procurando amenizar os ânimos e pôr fim a uma série de atos pró-constituente, Vargas estabelece, em 24 de fevereiro de 1932, o

⁴⁵⁷ JORNAL DOS SPORTS, ano II, n. 398, 26 de junho de 1932, p. 1.

⁴⁵⁸ DIÁRIO DE NOTÍCIAS, ano III, n. 735, 26 de junho de 1932, 1ª edição das 4 horas, p. 4.

⁴⁵⁹ Vale lembrar, que vários personagens que apoiam o movimento de 1932 são antigos apoiadores da Aliança Liberal e da Revolução de 1930, sendo que com a derrota constitucionalista, diversos são presos e até mesmo exilados, tais como: Pedro de Toledo, exilado em Portugal; Arthur Bernardes, líder mineiro de 1930, foi preso e exilado; Paulo de Moraes Barros, apoiou a Aliança Liberal, ocupou o Ministério da Viação e Obras Públicas e o da Agricultura, Indústria e Comércio na Junta Governativa, exilado; Isidoro Dias Lopes, participou do movimento tenentista, apoiou a Aliança Liberal; Bertoldo Klinger, militar e chefe de polícia do Distrito Federal, preso e exilado; João Neves de Fontoura, articulou a Aliança Liberal no Rio Grande do Sul; Lindolfo Collor, ministro do Trabalho, Indústria e Comércio; Borges de Medeiros, chefe do Partido Republicano do Rio Grande do Sul, apoiou a Aliança Liberal, preso e exilado. GUIMARÃES, Manuel Luiz Lima Salgado et al. (orgs). A revolução de 30: textos e documentos. Brasília: Editora UnB, 1982, p. 391-403.

novo Código Eleitoral e aceita no mês seguinte a demissão de João Alberto, substituindo-o por Pedro de Toledo. Em outra ação conciliatória, em 14 de maio, Getúlio edita decreto, onde define a data de 3 de maio de 1933 para a eleição da Assembléia Nacional Constituinte.

Apesar de toda a sinalização de Vargas na direção da elaboração de uma nova Constituição, as manifestações contrárias ao governo continuam. Apoiado pela oligarquia de São Paulo, a ação revolucionária é comandada por Isidoro Dias Lopes, Euclides Figueiredo, Basílio Taborda, Júlio Mesquita e Silvio Campos, e conta com a adesão de Pedro de Toledo que renuncia ao posto de interventor, sendo então aclamado governador. Os paulistas conquistam, ainda, a participação de Bertoldo Klinger, que vem de Mato Grosso com um forte contingente militar.

Entretanto, a revolta inicia-se um tanto enfraquecida, em virtude da divisão da frente que contava com a participação, além dos paulistas, dos governos de Minas Gerais e do Rio Grande do Sul. Esta separação, provocada pelas medidas de retorno à constitucionalidade anunciadas por Vargas, faz com que passem para a posição anti-revolucionária o governador mineiro Olegário Maciel e o interventor gaúcho Flores da Cunha. Em decorrência, embora os paulistas tenham mobilizado importantes recursos materiais e humanos, o governo federal consegue reunir forças e dominar a rebelião em outubro de 1932.⁴⁶⁰

Cabe observar que, embora os líderes da revolução de 1932 coloquem os fatores políticos e nacionalistas como motivadores do movimento, o que ocorre na realidade é a intenção dos paulistas em recuperar o controle da economia, pois, apesar do programa de auxílio ao café tenha livrado os fazendeiros da ruína, praticamente todas as medidas econômicas subseqüentes desagradam profundamente à oligarquia de São Paulo.

Ressalta-se que, durante o movimento, mais uma vez os navios das empresas de Henrique Lage são requisitados pelo governo para atuar como força auxiliar da Marinha de Guerra.⁴⁶¹ Assim, como nas outras requisições, essa também ocasiona transtornos para os serviços de navegação da Costeira e do Lloyd Nacional, já que as três das sete embarcações requeridas pertencem a esta empresa. Buscando o ressarcimento das despesas, em 26 de agosto de 1933, Napoleão de Alencastro Guimarães encaminha correspondência ao ministro da Fazenda Oswaldo Aranha, pedindo o pagamento por parte do Ministério da Marinha de aproximados 921 contos de

⁴⁶⁰ DEAN, 1971, op. cit., p. 206.

⁴⁶¹ São requisitados os navios Itajubá, Itaquické, Itacoatiara, Piave, Vitória, Itacava e Portugal. MARTINS, 1985, op. cit., p. 136-137.

réis, relativo ao afretamento desses vapores e fornecimento de mercadorias durante o período da revolução paulista.⁴⁶²

Mas além das requisições de navios, outra questão compromete a navegação e afeta também as finanças da Costeira, a continuidade da luta de fretes.

A luta de fretes

Em 1931 as financeiras da Costeira passam por grande turbulência. Na oportunidade, os fretes da Companhia chegam a ser reduzidos a 70% em função da chamada luta de fretes.⁴⁶³ Para atenuar os efeitos dessa disputa, as principais companhias de navegação assinam, em 15 de junho, o chamado “ajuste de fretes”, que passa a vigorar a partir de 1º de julho com prazo de 12 meses podendo ser prorrogado. Participam desse acordo: Jayme Couto, presidente do Convênio de Fretes Marítimos; Oswaldo dos Santos Jacintho, presidente da Costeira; Álvaro Dias da Rocha, diretor-gerente da S/A Lloyd Nacional; José Cesário de Mello e Mário de Almeida, representando, respectivamente, a Pereira Carneiro & Cia. Ltda. (Companhia Comércio e Navegação) e a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.

Em termos gerais, pelo acerto, as receitas líquidas dos fretes arrecadados pelos navios das referidas empresas passam a constituir renda comum, como um fundo, e distribuídas na seguinte proporção: Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, 45,5%; Companhia Nacional de Navegação Costeira, 32%; S/A Lloyd Nacional, 11,5½ %; e Companhia Comércio e Navegação, 11 %.

O compromisso estabelece, ainda, que as despesas de custeio dos navios ficam por conta de cada empresa, salvo as de estiva nos porões, que são repartidas da mesma forma da receita. Além disto, os fretes são os da tabela aprovada pela Comissão de Tarifas Marítimas não sendo permitido qualquer desconto. Cabe ressaltar, que não se inclui no acordo as tarifas decorrentes do transporte de carvão nacional, ficando a condução do minério extraído do Rio Grande do Sul a

⁴⁶² Correspondência de Napoleão de Alencastro Guimarães para Oswaldo Aranha de 26 de agosto de 1933. Fundo NAGmvop 1932.07.00, pasta I. Acervo do CPDOC.

⁴⁶³ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1931. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 105, n. 143, 17 de junho de 1932, p. 13.

cargo do Lloyd Brasileiro e o de Santa Catarina, dividido entre este mesmo Lloyd e a Companhia Nacional de Navegação Costeira.⁴⁶⁴

Observa-se, com relação ao ajuste, que o mesmo pode ser considerado como um tipo de combinação horizontal com características de consórcio, visto que inclui a repartição de benefícios, tendo neste caso como objetivo principal a regulação de preços.

Embora tenha assinado o compromisso, a diretoria da Costeira não fica satisfeita com o acordo, em virtude que a distribuição do percentual de 32% não corresponde ao desempenho da Companhia, já que os registros das estatísticas de transporte são superiores ao firmado no ajuste. Para ter-se uma idéia da defasagem dos valores, em 1931 a Costeira tem que entregar às demais empresas 4.000 contos de réis de sua própria arrecadação. Com a redução da receita e o crescimento das despesas, em virtude da flutuação cambial, surgem sérios problemas financeiros para a Companhia.

Apesar do ajuste, a luta de fretes continua trazendo grande prejuízo à Costeira, principalmente em função, como já abordado, da atuação de empresas de cabotagem que não possuem obrigação contratual com o governo. Dentre essas companhias estão a Serras, dirigida por Pedro Villela, e Carbonífera Rio Grandense, comandada por Roberto Cardoso, empresas consideradas pela diretoria da Costeira como responsáveis diretas pelo início da competição tarifária considerada desigual.

Em represália à atuação daquelas companhias, a Costeira promove, em agosto de 1933, mais um acordo que também conta com a participação do Lloyd Brasileiro, Comércio e Navegação, Capitão Napoleão de Alencastro Guimarães, depositário judicial e Lloyd Nacional, caracterizando de vez a luta de fretes na cabotagem nacional. Pelo acerto, as companhias dão rebate⁴⁶⁵ de 20% a vigorar a partir de P. Alegre, para os produtos embarcados exclusivamente nos navios daquelas empresas.

Essa atitude recebe o repúdio de Roberto Cardoso⁴⁶⁶ que envia, em 4 de janeiro de 1934, carta a Getúlio Vargas, onde expõe a exclusão, considerada acintosa por ele, da companhia que representa do acordo de agosto de 1933. No documento, Roberto alerta sobre a grave situação

⁴⁶⁴ Documento com as cláusulas do “ajuste de fretes”. Fundo NAGmvop 1933.10.07, pasta II. Acervo do CPDOC.

⁴⁶⁵ Vantagem que as empresas de navegação concedem aos embarcadores para a obtenção de preferência nos embarques.

⁴⁶⁶ Vale lembrar que Roberto Cardoso é ex-colaborador de Henrique Lage tendo, inclusive, sido diretor-secretário do Lloyd Sul Americano e da Companhia Costeira na década de 1920.

financeira das companhias signatárias daquele instrumento, em função das dívidas com o governo e com o Banco do Brasil, e propõe a oficialização dos fretes.⁴⁶⁷

Em decorrência da disputa entre as Companhias, as discussões na Comissão de Tarifas Marítimas tornam-se violentas. Divididas em dois grupos, tendo de um lado as que participam do acordo acima descrito, e do outro, além da Serras e da Carbonífera, a Salinas Perynas, empresas que operam os navios que na gíria marítima são chamados de “vapores vagabundos”.⁴⁶⁸

Apesar das articulações entre as maiores empresas de navegação, o quadro pouco se modifica, e as receitas da Costeira diminuem, visto que a Comissão de Tarifas não consegue manter os compromissos assumidos pelos armadores. Assim, para tentar dar fim de uma vez por todas ao problema, o governo edita o decreto nº 23.761, de 18 de janeiro de 1934, com o objetivo de regularizar a marinha mercante nacional. Na oportunidade, a situação dos fretes é tão grave que merece o seguinte comentário da revista *Commercio e Navegação*:

As companhias de navegação que exploram a cabotagem nacional estão exaurindo seus últimos recursos numa desenfreada concorrência de fretes, sem que até hoje os poderes competentes tenham encontrado meios eficazes de evitar a tremenda guerra de tarifas em que, mutuamente, se aniquilam.⁴⁶⁹

Com relação às tabelas de fretes, cabe destacar que as da Costeira normalmente servem para outras companhias, sendo a inicial aprovada em 1915, recebendo aumentos de 45% em outubro de 1917 e 25% em julho de 1919.

Dez anos depois o governo organiza nova tabela, estabelecendo fretes máximos e reduzindo os valores sobre mercadorias populares. Os valores estabelecidos em 1929 permanecem até 1933, quando ocorre a luta de fretes que dura até setembro de 1934, ocasião em que a Conferência de Navegação de Cabotagem retorna com os preços do final da década de 1920. Finalmente, conforme já relatado, em 1935 os valores são reajustados, porém não cobrem as despesas das companhias em função, principalmente, do aumento dos salários, mantendo-se, assim, a situação deficitária das empresas.⁴⁷⁰

⁴⁶⁷ Carta de Roberto Cardoso para Getúlio Vargas de 4 de janeiro de 1934. Fundo Presidência da República – Ministério da Viação e Obras Públicas, lata 127, pacote 1933-1935. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁶⁸ Fundo Presidência da República – Ministério da Viação e Obras Públicas, lata 127, pacote 1933-1935. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁶⁹ GUERRA DE FRETES, *Revista Comercio e Navegação*, agosto de 1934, p. 17.

⁴⁷⁰ FRETES. Fundo Presidência da República – Gabinete Civil, lata 48. Acervo do Arquivo Nacional.

Ainda para tentar reduzir os prejuízos das companhias de navegação, o governo decide, em janeiro de 1935 aumentar os fretes em 15% para produtos como feijão, arroz, farinha, mandioca, milho, batata e charque, e em 30% para outros artigos. Entretanto, na mesma ocasião, também são aumentados os salários dos tripulantes das embarcações mercantes, e como este aumento não é absorvido pelo aumento da receita proveniente da elevação das tarifas, continua o desequilíbrio financeiro das empresas.⁴⁷¹

Essa situação é retratada no relatório da diretoria da Costeira relativo ao ano de 1935:

O déficit ainda continua apesar do aumento da tabela de fretes, pois, os vencimentos do pessoal foram também aumentados fortemente (...). A cessação de isenção de direitos e impostos também concorreu fortemente para o regime deficitário. O aumento das 'subvenções' é imprescindível para o bem geral. Melhorando a situação da Companhia Nacional de Navegação Costeira para ampliar os seus serviços e poder solver todos os seus compromissos.⁴⁷²

Além da questão dos fretes, as companhias têm que conviver com as taxas acessórias governamentais, conforme mostrado por Henrique Lage em discurso proferido na Associação Comercial do Estado do Pará, em janeiro de 1937, cujo teor básico é o seguinte:

[...] O que ficou dito teve por finalidade esclarecer o que representa, para o armador nacional, a organização de fretes que se harmonizem, com justiça, aos múltiplos interesses do produtor, do comércio e do armador; mas a essas dificuldades é indispensável acrescentar as que resultam da arbitrária criação de taxas acessórias, encarecendo o custo do transporte mas não beneficiando de qualquer maneira os interesses do armador.

Caminhamos no Brasil para uma situação verdadeiramente alarmante com relação às taxas acessórias aos fretes. Estas já alcançam, em alguns locais, a cifras astronômicas, sendo ainda certo que por circunstâncias de ordem varia não alcançaram índices estáveis.

[...] As classes produtoras, as classes exportadoras e as classes importadoras vêm no armador o inimigo comum, o consumidor das energias produtivas, voltando-se todas as vistas, todas as imprecisões para o frete, como se este fora o responsável único pela situação. [...].⁴⁷³

⁴⁷¹ Correspondência a João Marques dos Reis de 14 de março de 1933. Fundo Presidência da República - Ministério da Viação e Obras Públicas, caixa 40, n. 1972. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁷² COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1935. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 109, n. 225, 21 de junho de 1936, p. 21.

⁴⁷³ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, n. 6, fevereiro/março 1937, p. 25.

Em resumo, a defasagem dos valores dos transportes e a guerra dos fretes causam dificuldades financeiras para as empresas, que são agravadas em virtude das despesas serem pagas em moeda estrangeira e a receitas obtidas em mil-réis.

Conforme já relatado, a Companhia Serras é uma das empresas que praticam a guerra tarifária e, assim, torna-se motivo de interesse por parte de Henrique Lage, que designa Pedro Brando como intermediário das negociações com os acionistas daquela Companhia. Além da Serras, Lage adquire também, na ocasião, a Sociedade Brasileira de Cabotagem.

A compra da Serras e a Sociedade Brasileira de Cabotagem

Fundada em 14 de novembro de 1932, a Companhia Serras de Navegação e Commercio, possui capital de 1.000 contos de réis, dividido em 1.000 ações de um conto de réis cada, tendo como principal acionista Levino David Moreira, que para constituir o capital incorpora os vapores Serra Grande por 600 contos de réis, e Serra Branca por 300 contos, totalizando 900 contos de réis. Outros sócios compõem o restante do capital com cem contos de réis. A Companhia é localizada na rua da Alfândega, 47, 5º andar, e tem por finalidade a exploração de comércio em geral e cabotagem, e faz a linha regular entre Rio de Janeiro e Porto Alegre, e, ainda, entre Rio e São Mateus. A primeira diretoria é composta por Levino David Moreira, como diretor-presidente e Pedro Villela, como diretor-gerente.

Com relação às negociações para a compra da Serras, cabe ressaltar que, no segundo semestre de 1933, a Companhia encontra-se em situação financeira difícil, em processo de renegociação das dívidas com os credores e com bens hipotecados ao Banco Holandez. Diante desse quadro e em virtude da divisão existente entre os acionistas da empresa, Henrique Lage, Napoleão de Alencastro Guimarães e Pedro Brando resolvem adquirir, em novembro daquele ano, a cessão do crédito hipotecário que o Banco Holandez da América do Sul tem sobre a Companhia e executam a hipoteca.

Esta ação recebe o protesto de Pedro Villela, que envia correspondência para Getúlio Vargas, acusando Henrique e Napoleão de: “se apossarem violentamente dos nossos vapores visando nos esmagar”. Villela acusa, ainda, o Banco do Brasil de apoiar a operação, substituindo em no máximo 45 dias a fiança dada pelo Lloyd Nacional⁴⁷⁴

A execução surpreende também a diretoria da Empresa, com Levino David acusando o Banco Holandez da América do Sul de ter encerrado a conta da Serras sem motivo justificado,

⁴⁷⁴ Carta de Pedro de Carvalho Villela a Getúlio Vargas de 16 de novembro de 1933. Fundo Presidência da República, caixa 49, pacote 1934, doc. 354. Acervo do Arquivo Nacional.

impedindo a Companhia de satisfazer os compromissos financeiros. Além disto, os navios Serra Branca, Serra Azul, Serra Negra e Serra Grande são penhorados em virtude de execução de dívida. Na oportunidade, Levino comunica que vai defender seus créditos junto à Companhia e, assim, em virtude de possuir interesses contrários à mesma renuncia ao cargo de diretor-presidente, sendo então eleito Álvaro Silva.⁴⁷⁵

Pouco depois, em 11 de dezembro de 1933, Pedro Brando assume a presidência da Companhia Serras tendo como diretor-gerente Amantino Câmara. Logo que toma posse, Brando negocia a dívida com os credores, coloca em dia os salários, recupera navios e promove o retorno do Serra Branca, que estava entregue à Companhia Comissária do Café. Além dessas ações, Brando transfere os escritórios da Companhia, saindo da rua Primeiro de março, 133, 3º andar e passando para a av. Rio Branco, 20.⁴⁷⁶

Em novembro de 1934, Henrique Lage formaliza em definitivo o controle acionário da Companhia Serras e assume o compromisso de resgatar as promissórias emitidas, em janeiro, em nome de Pedro Brando por ocasião da compra da Companhia.⁴⁷⁷

Ainda nos anos de 1930, Henrique Lage, adquire em nome de Pedro Brando a Sociedade Brasileira de Cabotagem, pertencente na ocasião a Aapro & Co e que passa por dificuldades financeiras, em função de não ter suportado a luta de fretes. A Companhia, possui sede na rua Visconde de Inhaúma, 60, 1º Andar, e a frota é composta pelos navios Alice, Odete, Maria Luisa e Celeste.

Na tentativa de melhorar a condição das receitas provenientes dos fretes, Henrique Lage busca articular com outras empresas a formação de uma instituição que venha a somar os interesses mútuos. Assim é fundada, em setembro de 1934, a Conferência de Navegação de Cabotagem, formada pelo Lloyd Brasileiro, Comércio e Navegação, Carbonífera Riograndense e as empresas de Henrique Lage. Mais tarde, a Conferência é transformada no Sindicato de Armadores Nacionais.

Vale observar que a aquisição, por parte de Henrique Lage, de companhias que participam da luta de fretes, enfraquece a concorrência das empresas que insistem em atuar daquela forma, isolando-as e, assim, forçando-as à integração com as organizações que possuem contrato com o governo. Exemplo disto é a participação da Riograndense na Conferência,

⁴⁷⁵ COMPANHIA SERRAS DE NAVEGAÇÃO E COMMERCIO. Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 11 de novembro de 1932. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 107, n. 42, 16 de novembro de 1933, pág.14.

⁴⁷⁶ COMPANHIA SERRAS DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO. Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 22 de janeiro de 1934. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 107, n. 120, 21 de fevereiro de 1934, pág.15.

⁴⁷⁷ MELLO, Júlio Cesário. *O espólio de Henrique Lage e o sr. Pedro Brando*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1945, p.42 anexo.

lembrando que, no início de 1934, a Companhia chega a colocar em dúvida o prosseguimento das atividades das companhias maiores, em função do volume de dívidas.

Entretanto, apesar da intenção de organizar o setor de cabotagem, o cumprimento dos acordos estabelecidos através da Conferência de Navegação de Cabotagem torna-se apenas aparente, já que ocorrem arranjos individuais, com a concessão de vantagens por meios indiretos e de difícil punição, surgindo contratos que se dizem anteriores aos compromissos firmados entre as empresas.⁴⁷⁸

Observa-se que as ações de Henrique Lage no setor de navegação visam a unificação, preferencialmente sob o seu comando, da marinha mercante nacional, forma pela qual o empresário passa a trabalhar mais efetivamente a partir dos anos de 1930.

A unificação da marinha mercante

No início do governo Provisório, em 1931, já existe a intenção da unificação da marinha mercante. Para a diretoria da Costeira, que apóia a disposição governamental, a redução do frete marítimo só é possível com a fusão oficial das empresas através da ação direta do governo, visto o fracasso do já tentado regime de controle. Além disso, ao se fundir empresas, torna-se possível à realização de um excelente tráfego de cabotagem, sem os ônus e inconvenientes da aquisição de novas tonelagens.⁴⁷⁹

Em decorrência, no ano seguinte discute-se a organização de uma sociedade anônima para absorver o Lloyd Brasileiro e a Costeira, incorporando-se as duas empresas ao patrimônio nacional. Diversas são as questões abordadas para a formação dessa nova companhia, como a distribuição das ações e, também, a forma de gestão. Com relação ao primeiro tema, como o governo e o Banco do Brasil juntos são credores de 55% das dívidas das duas companhias, as ações da organização a ser criada devem ser distribuídas na proporção desses créditos. Sobre a gestão, esta fica sob a responsabilidade da iniciativa privada, com o governo elaborando os

⁴⁷⁸ BRANDO, op. cit., p. 155.

⁴⁷⁹ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1931. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 105, n. 143, 17 de junho de 1932, p. 13.

estatutos e fiscalizando a empresa, inclusive a eleição dos Diretores, podendo ainda apoderar-se da nova companhia caso os interesses nacionais assim o exijam.⁴⁸⁰

Entretanto, essa proposta não se concretiza e, assim, continuam as dificuldades da navegação de cabotagem. A direção da Costeira defende, então, medidas que permitam a criação de linhas para a colocação de produtos, a redução do número de empresas, além do fim do regime de liberdade de navegação que, segundo a Companhia, enfraquece as organizações em função da competição de fretes. Para a diretoria da Costeira:

Essa reorganização, pois, não visa somente a eliminação dos inconvenientes da competição atual, sob o aspecto econômico e financeiro das empresas; é obra de patriotismo organizar a cabotagem, determinar o máximo de economia, o máximo de benefício nos fretes, mas com o objetivo de, por tais atos, chegar-se ao programa de navegação brasileira: navios apropriados; linhas de interesse para a expansão da nossa produção, e fretes protecionista da colocação de nossa produção.

Essa reorganização que só pode ser a unificação, constitui um dos pontos capitais do programa de S. Excia., o Sr. Chefe do governo Provisório.⁴⁸¹

Dando mais um passo rumo à unificação, no início de 1934, mais precisamente em 25 de janeiro, Henrique Lage encaminha correspondência ao ministro da Viação e Obras Públicas, propondo a criação de comissão composta por: Oscar Weinschnek, como presidente; Frederico Burlamaqui; Miranda Carvalho; Cesário de Mello; Napoleão de Alencastro Guimarães; e Oswaldo dos Santos Jacintho ou Álvaro Dias da Rocha, objetivando analisar três alternativas para a unificação da marinha mercante. Em termos gerais, Lage propõe: encampação e exploração direta pelo governo das companhias que fazem a grande cabotagem; encampação dessas companhias, sendo depois organizada uma empresa particular, colocando o governo as ações à disposição do público; ou, organização de uma nova empresa com os acervos particulares e do Lloyd Brasileiro.

Com relação à terceira hipótese, a que mais interessa a Henrique Lage, conta-se com a participação além do Lloyd Brasileiro, da Companhia Costeira, Lloyd Nacional e Pereira Carneiro & Cia. Ltda. (Comércio e Navegação), além de outras, desde que aprovadas pelas quatro organizações citadas. Essa nova empresa, denominada Companhia Nacional de

⁴⁸⁰ Nota sobre a organização de uma sociedade anônima que absorverá as companhias Lloyd Brasileiro e Companhia Nacional de Navegação Costeira. Fundo Oat, microfilme rolo 55. Acervo do CPDOC.

⁴⁸¹ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1933. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 107, n. 226, 24 de junho de 1934, p. 30.

Navegação, passa a contar com o privilégio da grande cabotagem nacional além da isenção de impostos, direitos e taxas.

Mostrando a intenção de comandar essa nova companhia, Henrique Lage afirma em correspondência ao então ministro da Viação e Obras Públicas José Américo de Almeida: “Dentro deste programa poderei assumir as responsabilidades perante o Exmo. Sr. Chefe do governo Provisório e V. Ex., para a realização dessa organização, num contrato em que figurem todas as garantias para o governo”.⁴⁸²

Na ocasião existem outras propostas a respeito da unificação, como a que sugere que o governo federal, utilizando para pagamento títulos do Tesouro, compre o material flutuante e outros bens das empresas de navegação, e de posse desses ativos, organize uma nova sociedade, com o capital de 60% pertencente ao governo e os demais 40% em bônus a serem trocados por ações. O governo passa, assim, a ter o controle da nova empresa, monopolizando a cabotagem. Além disso, quem se recusar a vender os navios para o Estado, só pode transportar cargas próprias.⁴⁸³

Na época, o tema da unificação recebe a oposição da Federação dos Marítimos que envia, através de seu presidente Jeronymio Cardoso, telegrama a Vargas, em 11 de junho de 1934, com o seguinte teor: “Em nome da família marítima brasileira, aplaudimos atitude vossencia contrária unificação empresas navegação que seria a miséria classes trabalhistas mar. Salvação marinha mercante não é aumentar acervo ferro velho, Loide Brasileiro com material obsoleto outras empresas”.⁴⁸⁴

A imprensa também divulga opiniões contrárias, como a matéria publicada sob o título “Desgraça da Marinha Mercante”, na qual Henrique Lage é acusado de utilizar a guerra de fretes para se apoderar do Lloyd Brasileiro e de outras empresas, unificando a marinha mercante sob o seu comando.⁴⁸⁵

Apesar dos posicionamentos contrários, projetos sobre a unificação da navegação mercante continuam surgindo, como o de Pedro Brando que apresenta proposta sob duas alternativas: a primeira com a união das companhias sob uma única administração, podendo ser estatal ou particular, com fiscalização oficial e, a segunda, com a unificação feita com apoio

⁴⁸² Correspondência de Henrique Lage ao ministro da Viação e Obras Públicas José Américo de Almeida de 25 de janeiro de 1934. Fundo Oat tributação, microfilme rolo 55, fotogramas 418 a 453. Acervo do CPDOC.

⁴⁸³ Correspondência a respeito de Projeto da Unificação da Marinha Mercante de 4 de junho de 1934. Fundo Oat tributação, microfilme rolo 55, fotograma 468. Acervo do CPDOC.

⁴⁸⁴ Telegrama de Jeronymio Cardoso para Getúlio Vargas de 11 de junho de 1934. Fundo Presidência da República, caixa 171, doc. 44126. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁸⁵ Recorte do Jornal do Comércio de 15 de agosto de 1934. Fundo Presidência da República, caixa 49, pacote 1934.. Acervo do Arquivo Nacional.

oficial mas entregue a um grupo de armadores.⁴⁸⁶ Esta última alternativa assemelha-se bastante à idéia de unificação defendida por Henrique Lage, o que demonstra que o empresário atua de forma conjunta com Brando, no sentido de viabilizar a concretização do plano de uma nova empresa sob o comando do industrial.

Vale lembrar que, na oportunidade, Henrique possui o controle da Costeira, Lloyd Nacional, São João da Barra, Serras e Sociedade Brasileira de Cabotagem, que passam a atuar de forma unificada nas linhas de navegação. Além disso, Pedro Brando, que é proprietário de embarcações avulsas, adquire a frota da Prates & Companhia e outras pequenas unidades de armadores em dificuldades.⁴⁸⁷

Para avançar com o projeto de unificação, Brando propõe a Henrique Lage um programa que visa adquirir a Companhia Comércio e Navegação, a Amazon River Steam Navigation Company (1911) e os navios da Companhia Carbonífera Rio Grandense, pois, com o controle de mais essas companhias, Lage pode apresentar a Vargas a unificação pronta.

Implementando o projeto, Lage adquire, em 1936, a Amazon River, porém, com relação à Rio Grandense e a Comércio de Navegação as negociações não são concluídas, por divergências quanto ao teor de negócio, pois Henrique quer apenas investir capital na aquisição dos navios das duas empresas e não em carvão, no caso da primeira, e em salinas, no caso da segunda.⁴⁸⁸

Apesar da não concretização, naquela oportunidade, da compra da Carbonífera e da Comércio e Navegação, Henrique Lage continua buscando alternativas para a viabilização do projeto de unificação. Assim, em 1939, promove mais uma investida na aquisição daquelas empresas e, também, do Lloyd Brasileiro. No entanto a oposição é grande, principalmente por parte do Grupo Carbonífera ao qual pertence a Comercio e Navegação. Exemplo disto é a correspondência enviada, em 4 de março de 1939, por Antonio Ferraz, diretor daquele Grupo, ao general João Mendonça Lima, ministro da Viação, onde é contestada a saúde financeira do Lloyd Brasileiro e da Costeira.

Segundo Ferraz, o interesse de Lage em adquirir o acervo das outras empresas e comandar a consolidação na navegação mercante, faz com que seja subvalorizado o valor do Lloyd e da Carbonífera e, ao contrário, supervalorizado o da Costeira. Além disto, no documento, Ferraz critica a gestão das empresas de propriedade de Henrique Lage, ao afirmar que: “[...] não podíamos concordar em fazer a entrega dos nossos bens, estaleiros, oficinas, navios, material auxiliar etc. a administradores que não haviam logrado êxito dirigindo o que era

⁴⁸⁶ BRANDO, op.cit., p. 100-103.

⁴⁸⁷ *ibid.*, p. 153

⁴⁸⁸ *ibid.*, p. 100-103

de sua propriedade”. Ressalva-se que a carbonífera é favorável à unificação, mas sob o comando governamental.⁴⁸⁹

Analisando-se a questão que envolve, na oportunidade, a unificação da marinha mercante nacional, identifica-se a existência de basicamente dois projetos em disputa. O primeiro, liderado por Henrique Lage, propõe a formação, sob o comando do empresário, de uma nova companhia de navegação, organizada a partir da fusão de outras empresas do setor, sendo que boa parte delas já pertence ao industrial. O segundo, sem uma liderança específica, mas defendida pelo Grupo Carbonífera e por outros segmentos ligados ao setor mercante, aceita a unificação desde que sob o comando governamental.

Observa-se, ainda, que Vargas, mesmo concordando com a necessidade de unificação da marinha mercante, acompanha de forma discreta as discussões sobre o tema, não se posicionando de forma clara a respeito das propostas apresentadas, deixando que a situação se desenrole naturalmente, talvez na expectativa do sucesso do projeto de Henrique Lage sem se comprometer diretamente com ele.

A aquisição da Amazon River

Antes de se apresentar em que condições Henrique Lage adquire a Amazon River, cabe fazer um breve retrospecto a respeito da Companhia. A atuação da The Amazon River Steam Navigation Company (1911) nos serviços de navegação do Rio Amazonas tem início em 7 de agosto de 1912, com prazo contratual até 31 de agosto de 1922, mediante subvenção máxima de 874 contos de réis anuais. Por ocasião da fundação da Amazon, o transporte da região se desenvolve em torno da produção da borracha, porém, com o colapso da comercialização daquele produto, o setor entra em completo declínio, fazendo com que a Companhia a passe a operar de forma deficitária.

Como reflexo dessa situação, ao fim do prazo contratual não surgem, nas diversas concorrências abertas pelo governo, interessados em assumir o controle da Amazon, sendo, então, o contrato prorrogado sucessivamente, com as rotas e os valores das subvenções sendo ajustados, visando evitar maiores prejuízos para a concessionária.

⁴⁸⁹ Carta de Antonio Ferraz para João Mendonça Lima de 4 de março de 1939. Fundo Presidência da República, caixa 351, pacote 1941.

Como exemplo da situação deficitária da Companhia, cabe destacar os termos da notícia publicada no periódico Liga Marítima, dando conta de um telegrama da Associação Comercial do Pará para a sua congênere do Rio de Janeiro:

[...] pedimos encarecidamente vossa ação junto ao senhor presidente da República, secundando os esforços das autoridades do Pará e do Amazonas, com o fim de amparar os interesses vitais da região ameaçada pela agravação angustiosa da situação atual, com a suspensão do tráfego mantido pela Amazon River da linha de navegação - Belém até Manaus e Acre em consequência do avultado déficit verificado no ano findo. [...]⁴⁹⁰

No intuito de atenuar a situação crítica da Amazon River são tomadas pelos diversos governos importantes medidas, tais como isenção de impostos, supressão de linhas deficitárias e elevação da subvenção, que chega a atingir em junho de 1933 ao valor de 3.000 contos de réis. No entanto, essas ações são insuficientes para que a Companhia tenha equilíbrio financeiro.

No mês de setembro de 1934, em mais uma tentativa de solução para as dificuldades da Companhia, o Departamento de portos e Navegação passa a analisar a situação da Amazon River, tendo como pauta as sugestões dos governos do Amazonas e do Pará, bem como das Associações Comerciais daqueles Estados. O relatório desses estudos, apresentado em janeiro de 1935, identifica a necessidade de se elevar a subvenção para 4.000 contos de réis anuais, objetivando o atendimento do reajuste de salários e da modernização dos navios. A proposta não é aprovada pelo governo.

A não aprovação do relatório agrava a situação financeira da Companhia, o que favorece às pretensões de Henrique Lage. Em decorrência, de acordo com o projeto de promover a aquisição de empresas deficitárias visando a unificação da marinha mercante, Lage compra, de forma parcelada, em 22 de setembro de 1936, a Amazon River. A operação é feita pela Companhia Serras, representada pelo presidente Pedro Brando, que adquire da companhia americana Port of Pará, empresa representada no Brasil por José Sabóia Viriato de Medeiros, a totalidade das 4.500 ações mais debêntures da Amazon, correspondendo ao total de 15.000 contos de réis. Na escritura, o Lloyd Nacional consta como fiador da transação e, ainda, é

⁴⁹⁰ LIGA MARÍTIMA. Rio de Janeiro: Liga Marítima Brasileira, ano XV, n. 177, março de 1922, p. 177.

determinado que a compradora mantenha Guilherme Paiva como gerente da empresa até a liquidação do parcelamento.⁴⁹¹

Pouco depois, no início de 1937, Henrique Lage promove a nacionalização da Amazon River, passando a ser denominada Companhia Brasileira de Navegação do Rio Amazonas, sendo presidida por Pedro Brando, tendo como diretor de tráfego Álvaro Braconnot, além de Guilherme Paiva no cargo de gerente, conforme estipulado na escritura.

Para reduzir o déficit da empresa, Henrique Lage consegue, em 26 de fevereiro de 1938, a elevação do valor da subvenção para 4.500 contos de réis, sob a condição da aquisição de navios e reparação da frota existente. O contrato é assinado em 12 de outubro daquele ano, porém, em virtude do Tribunal de Contas se negar a registrá-lo, a subvenção só é concedida meses depois. Apesar dos novos valores a Companhia continua deficitária, o que impossibilita o cumprimento de compromissos financeiros, inclusive o pagamento das prestações previstas na escritura de compra e venda e que são devidas à Companhia Port of Pará.

Para tentar resolver a difícil situação financeira da Companhia o governo, através do ministro da Viação cria, em janeiro de 1939, uma Comissão para a elaboração de um novo contrato, composta por: Frederico Cezar Burlamaqui, representante do Departamento Nacional de portos e Navegação; Aluizio Teixeira, representando a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; e Guilherme Paiva, diretor-gerente da Companhia Amazonas. Em 15 de março a Comissão apresenta relatório, no qual conclui pela necessidade da subvenção anual de 6.500 contos de réis ou o contrato torna-se inexecutável. Esta proposta é feita em virtude da impossibilidade de aumento de fretes e passagens, visto a difícil situação econômica da região amazônica.

Em função desses valores, entende a Comissão que a melhor solução para o governo é a encampação da Companhia por 15.000 contos de réis, passando a Companhia Brasileira de Navegação do Rio Amazonas a ter uma administração autônoma supervisionada pelo Departamento Nacional de portos e Navegação. A proposta da Comissão aguça o interesse da Port of Pará que, através José Sabóia, se coloca como proprietária de fato e de direito da Companhia, devido ao não cumprimento do contrato de compra e venda por parte da Serras.

⁴⁹¹ Composição das parcelas: 200 contos no ato da escritura; 800 contos em depósito de ações e debêntures; 4.800 contos em 2 anos com prestações de 200 contos; 6.000 contos em 2 anos com prestações de 250 contos; 3.200 contos em 1 ano, de 1/11/1940 a 1/11/1941, em forma variada. Registro da Escritura de Compra e venda de ações e debêntures. Niterói: Cartório do 2º ofício, livro 145, folha 92v. Fundo Presidência da República – Viação e Obras Públicas, caixa 210, pacote 1939, doc. nº 1. Acervo do Arquivo Nacional. Nessa mesma localização são encontrados outros documentos com informações sobre a Amazon River utilizadas neste trabalho.

Sabóia, então, propõe ao governo a encampação da empresa por 15.000 contos de réis, em papel.⁴⁹²

Diante da disposição governamental de encampar a Navegação do Rio Amazonas Lage se apresenta conformado, solicitando apenas do governo o ressarcimento dos investimentos efetuados. Ainda sobre a maneira de Henrique Lage encarar a atitude de encampação, vale observar o descrito na correspondência enviada por Pedro Brando para José Sabóia: “No entanto, confirmamos que, desejando ou, melhor, determinando o governo a encampação, resta-nos dar concordância, uma vez que os princípios de ordem pessoal do chefe de nossa organização – Sr. Henrique Lage – correm sempre paralelos com o programa governamental [...]”.⁴⁹³

Esse posicionamento aparentemente conformista de Henrique Lage, não condiz muito com a maneira do industrial encarar situações desse tipo. A atitude de Henrique Lage pode estar vinculada à percepção do empresário quanto à inviabilidade econômica de continuar atuando com a Amazonas, ou até mesmo por considerar a empresa de pouca importância para o projeto de unificação da marinha mercante. Assim, possivelmente o industrial, na época, tenha preferido não despendar esforços no sentido de defender a permanência da Companhia sob o seu comando, preferindo investir o prestígio pessoal no ressarcimento do capital aplicado e, principalmente, no apoio de Vargas à proposta de unificação.

Ainda com relação à disposição do governo de encampar a Companhia, em 17 de julho de 1939, através de ofício, o Ministério da Fazenda recomenda que se não for possível a subvenção de 6.500 contos de réis, deve ser providenciada a encampação pelo valor proposto pela Comissão, porém divididos em cinco prestações anuais. No ano seguinte, no próprio documento do Ministério da Fazenda, Vargas, em encaminhamento de próprio punho exarado em 7 de março, escreve: “Volte ao Ministério da Fazenda para lavrar o decreto de encampação pela quantia de Rs.12.000:000\$000 (doze mil contos de réis) pagáveis em dinheiro em três prestações anuais ou em títulos pagáveis de uma só vez.”⁴⁹⁴

Apesar do posicionamento de Vargas, Lage ainda tenta obter o ressarcimento do capital invertido na Companhia e, assim, envia carta ao presidente em 4 de abril onde expõe:

⁴⁹² Correspondência de José Sabóia Viriato de Medeiros para João de Mendonça Lima de 12 de abril de 1939. Fundo Presidência da República – Viação e Obras Públicas, caixa 210, pacote 1939, doc. nº 1. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁹³ Carta de Pedro Brando para José Sabóia Viriato de Medeiros de 11 de abril de 1939. Fundo Presidência da República – Viação e Obras Públicas, caixa 210, pacote 1939, carta nº 4/39. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁹⁴ Ofício M. Fazenda nº 1.515 de 17 de julho de 1939. Fundo Presidência da República – Viação e Obras Públicas, caixa 210, pacote 1939, doc. nº 1.

Assim, Sr. presidente, data vênia e com o desprendimento que caracteriza o meu sentimento de bom servidor das causas da Pátria, entrego a V. Ex. este meu sonho de algo fazer pela rica região do Norte e que hoje, com vivo contentamento para mim, é também parte importante do seu programa de governo. Passarei, na forma que V. Ex. determinar, esse serviço para ser continuado sob o controle direto do governo, pedindo tão somente que V. EX. não deixe de olhar com simpatia para a Organização Lage para enfrentar até agora esse empreendimento. Total investido 19.956:659\$000.⁴⁹⁵

Dois dias após, Lage envia nova correspondência a Vargas, onde coloca que transfere ao governo, sem qualquer problema, o contrato de compra da Companhia. No documento, Lage tenta conseguir pelo menos o ressarcimento dos valores das prestações pagas e dos investimentos em material fluante, além do recebimento das subvenções, no total de 9.181 contos de réis.⁴⁹⁶ Mas os apelos de Henrique Lage não sensibilizam o governo e, logo em seguida, através de decreto-lei, em 25 de abril, Vargas encampa a Companhia Brasileira de Navegação do Rio Amazonas.

Observa-se, assim, que o bom relacionamento entre Henrique e Getúlio não impede que o presidente tome posições contrárias ao interesse do industrial, embora o apóie em muitas iniciativas no campo empresarial, e também o ajude na obtenção de recursos financeiros para as empresas através de empréstimos, principalmente junto ao Banco do Brasil.

Em meio ao desenvolvimento de projeto de unificação da marinha mercante, Henrique Lage busca assento na Câmara dos Deputados, aproveitando o retorno em 1934 das prerrogativas constitucionais.

A atuação parlamentar de Henrique Lage

Em maio de 1933 realiza-se a eleição para a Assembléia Nacional Constituinte, sendo o primeiro pleito sob as regras do Código Eleitoral de 1932, como o voto secreto e a Justiça Eleitoral, esta encarregada de organizar e supervisionar a eleição. Constituída por 203 deputados, sendo 153 representantes eleitos proporcionalmente pela população dos Estados, além de 50

⁴⁹⁵ Carta de Henrique Lage para Getúlio Vargas de 4 de abril de 1939. Fundo Presidência da República – Viação e Obras Públicas, caixa 210, pacote 1939, doc. nº 1. Acervo do Arquivo Nacional.

⁴⁹⁶ Carta de Henrique Lage para Getúlio Vargas de 6 de abril de 1939. Fundo Presidência da República – Viação e Obras Públicas, caixa 210, pacote 1939, doc. nº 1. Acervo do Arquivo Nacional.

representantes de funcionários públicos, empregados e empregadores, todos eleitos pelos respectivos delegados sindicais, a Assembléia instala-se em 15 de novembro de 1933.

Para o governo, assim como para as lideranças tenentistas eleitas, interessa colocar no texto constitucional as mudanças sociais, políticas e econômicas desenvolvidas desde a revolução de 1930. Para as oligarquias, o interesse é pelo retorno da relevância dos Estados. Assim, os constituintes têm o desafio de satisfazer a uma gama diversificada de interesses.

Após oito meses de discussões, finalmente no dia 16 de julho de 1934 é promulgada a nova Constituição. A importância dos Estados é assegurada pela vitória do princípio federalista e, ao mesmo tempo, amplia-se o poder da União nos capítulos referentes à ordem econômica e social. Os aspectos nacionalistas também estão presentes, como a modificação do texto sobre a propriedade do subsolo constante da Constituição de 1891, onde está definido que o proprietário da terra é o dono do subsolo. Apoiado pelos tenentistas, o novo texto estabelece que as minas, jazidas minerais, e demais riquezas do subsolo devem ser nacionalizadas, bem como tornam-se propriedade distinta do solo, para efeito de exploração e aproveitamento industrial.

No plano da política social são aprovadas medidas que beneficiam os trabalhadores, como a criação da Justiça do Trabalho e do salário mínimo, além da jornada de trabalho de oito horas, férias anuais remuneradas e descanso semanal. Mas o governo sofre uma importante derrota, com a aprovação da pluralidade e da autonomia sindicais em lugar do sindicato único por categoria profissional.

A Constituição estabelece, ainda, que a primeira eleição presidencial após sua promulgação seja feita de forma indireta, pelo voto dos membros da Assembléia Nacional Constituinte, sendo as posteriores realizadas através de votação direta. Assim, no dia 17 de julho Getúlio Vargas é eleito com 175 votos contra 71 dados aos demais candidatos, entre os quais estão incluídos Borges de Medeiros, Protógenes Guimarães e Góes Monteiro, que são ligados a Vargas e membros do governo. Com o resultado, no dia 20 de julho de 1934, Vargas é empossado para um mandato de quatro anos.

O teor da Constituição de não agrada a Vargas, que se sente tolhido em seu raio de ação. Em seu primeiro pronunciamento, Getúlio torna pública sua insatisfação e, em círculos privados, chega a afirmar que está disposto a ser o "primeiro revisor da Constituição".

Em 1934, são realizadas também eleições para a Câmara dos Deputados. Nessa eleição é adotado um novo e complexo método eleitoral, um sistema misto, em lista, que combina aspectos do modelo proporcional com o majoritário.⁴⁹⁷

Na ocasião, a Câmara Federal é composta por 300 deputados, sendo 250 eleitos pelos eleitores e 50 pelas associações profissionais e Henrique Lage, concorrendo pela chapa do Partido Autonomista, é eleito deputado pelo Distrito Federal com mais de 30.000 sufrágios, sendo diplomado em 29 de abril de 1935.⁴⁹⁸

Em seguida, no início da Legislatura, além da mesa diretora da Câmara são definidas as diversas comissões, com Henrique Lage passando a fazer parte da Comissão de Estudos da Marinha Mercante, presidida por Acúrcio Torres, deputado pelo Rio de Janeiro e tendo como vice-presidente Amaral Peixoto, também eleito pelo Partido Autonomista do Distrito Federal.⁴⁹⁹

A presença de Henrique Lage na Câmara proporciona um novo campo de defesa dos interesses empresariais do industrial, principalmente com relação à marinha mercante, o que confirma a afirmação de Fernando Henrique Cardoso, de que os grandes industriais sempre tentam influir politicamente para obter vantagens que permitam a expansão das suas empresas, através do apoio a deputados escolhidos ou mesmo na eleição de representantes diretos de seus grupos.⁵⁰⁰

Cabe destacar, que desde os anos de 1920, muitos são os projetos que tramitam tanto no Legislativo quanto no Executivo a respeito da reorganização da marinha mercante. Como exemplo, tem-se o projeto nº 189 de 1925, apresentado pelo deputado Nelson de Senna, que

⁴⁹⁷ Para mais detalhes a respeito do sistema eleitoral aplicado na eleição de 1934. Cf. NICOLAU, Jairo. *História do voto no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2002, pp. 37-42.

⁴⁹⁸ Comandado por Pedro Ernesto, o Partido Autonomista do Distrito Federal surge em 1933, tendo como principal bandeira a autonomia administrativa e política para a capital brasileira. SARMENTO, Carlos Eduardo Barbosa. A arquitetura do impossível: a estruturação do Partido Autonomista do Distrito Federal e o debate autonomista nos anos 30. In: FERREIRA, Marieta Moraes (coord.). *Rio de Janeiro: uma cidade Histórica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000, p. 33-57. Também sobre o Partido Autonomista Cf. SARMENTO, Carlos Eduardo Barbosa. *O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001. Além de Henrique Lage a chapa Autonomista é composta por: Antonio Penido; Amaral Peixoto; Caldeira de Alvarenga; Olegário Marianno; Bertha Lutz; Salles Filho; Julio de Novaes; Cândido Pessoa e Pereira Carneiro. CORREIO DA MANHÃ, Rio de Janeiro, ano 34, n. 12.226, 3 de outubro de 1934. No dia 17 de novembro de 1934 Henrique Lage conta com 30.382 votos, sendo que até esta data não existe a proclamação final dos eleitos, face à demora na contagem dos votos. O GLOBO, Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1934, p.3.

⁴⁹⁹ Além de Acúrcio Torres, Amaral Peixoto e Henrique Lage, a Comissão tem como membros: Teixeira Leite (PE); Manoel Novaes (BA); Lemgruber Filho (RJ); Paulo Nogueira (SP), depois substituído por Oscar Stevenson (Interino); e como representantes profissionais, Gastão De Britto (INDUSTRIAIS); Cardoso Ayres (Transportes); Ricardo Machado (Representante Profissional), substituído posteriormente por Renato Barbosa; e Ricardinho Prado (Representante Profissional). Como Secretário da Comissão atua Sylvio De Britto, Luiz Gonzaga de Souza (Interino). CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 1ª sessão Preparatória, 28 de abril de 1935. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1936., p. XXXI; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 2ª sessão Preparatória, 29 de abril de 1935, v. 1. abril/maio 1935. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1936., p. 36; CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 5ª sessão Preparatória, 2 de maio de 1935, v. 1, abril/maio 1935. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1936., p. 36.

⁵⁰⁰ CARDOSO, 1972., op. cit., p.158

busca harmonizar as leis e regulamentos que governam a marinha mercante em suas relações com o Estado, reduzindo taxas e obrigações, além de priorizar os navios brasileiros nas atracações, cargas e descargas nos portos brasileiros.⁵⁰¹

Durante o início da década de 1930, outros estudos são apresentados, como os que prevêem a concessão de favores à navegação, além da melhoria das condições da frota do Lloyd Brasileiro. Para a diretoria da Costeira, essa solução atende apenas parcialmente os interesses do país, pois não proporciona a criação de linhas e de fretes especiais, nem estimula de forma efetiva a construção naval, a indústria carbonífera e a siderurgia. Além disso, ainda segundo a direção da Companhia, persiste-se “no grave erro da administração pelo Estado, cujos malefícios são evidentes em todos os países.”⁵⁰²

Observa-se que as questões envolvendo o setor naval estão na pauta do governo e do legislativo, assim, Henrique Lage durante o curto mandato, encerrado em 1937 quando da instalação do Estado Novo, apresenta o projeto nº 379 onde propõe principalmente medidas de amparo à indústria naval.

Em termos gerais, o projeto estabelece que: os estaleiros devem pertencer a brasileiros natos e, no caso de sociedades anônimas ou de outra modalidade, as ações ou quotas são nominativas e exclusivamente transferíveis a brasileiros natos; os benefícios são concedidos a estaleiros que apresentem capacidade técnica para a construção de navios acima de 1.500 toneladas; os estaleiros devem manter registros das obras realizadas e passam a ser fiscalizados permanentemente pelos Ministérios da Marinha, da Fazenda, e da Viação e Obras Públicas; as obras do governo Federal passam a ser executadas preferencialmente em estaleiros nacionais; os estaleiros nacionais devem dar preferência ao material produzido no país; os estaleiros passam a receber favores, como preferência sobre os estrangeiros nas concorrências, mesmo que os preços sejam superiores em até 10%, isenção de direitos e taxas de portos, abatimento de 50% em todos os impostos e taxas federais, estaduais e municipais.

Além dos benefícios já descritos, está prevista a concessão de prêmios por tonelagem de deslocamento construída, na ordem de: cem mil réis por tonelada, a partir de 500 até 1.000 toneladas; de 120 mil réis, a partir de 1.000 até 3.000 toneladas; de 150 mil réis, a partir de 3.000 até 5.000; e de 200 mil réis, a partir de 5.000 toneladas.

Outros pontos importantes do projeto são: o que considera como nacionais, para os efeitos de concessão de quaisquer favores ou regalias, as embarcações empregadas na navegação

⁵⁰¹ SENNA, op. cit., p. 40-48.

⁵⁰² COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1934. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 108, n. 227, 26 de junho de 1935, p. 11.

brasileira que tiverem sido construídas no Brasil; o que estabelece o pagamento de direitos aduaneiros, na importação de navios do estrangeiro para o tráfego nacional; e o que restringe a utilização, no tráfego nacional, de navios importados do estrangeiro com mais de cinco anos de construção.

O projeto prevê, também, favores indiretos para o setor carbonífero e para o da construção de aviões. No primeiro caso, é necessário que os navios encomendados aos estaleiros nacionais pelos armadores particulares, destinados ao serviço da navegação nacional em transporte exclusivo de cargas, estejam aparelhados para consumo obrigatório do carvão nacional e, no segundo, assegura benefícios aos estaleiros que se aparelharem para a construção de aeroplanos.

Analisando brevemente as características do projeto, pode-se observar o caráter nacionalista e protecionista da proposta de Henrique Lage, além da busca de apoio governamental, principalmente para os grandes estaleiros. Cabe, ainda, ressaltar, que além do setor naval, o teor do projeto busca a defesa de outros segmentos de negócios comandados por Henrique, como o carbonífero e o da fabricação de aviões. Com a demora da tramitação, o projeto nº 379 não chega a ser aprovado, visto a implantação do regime do Estado Novo que fecha o parlamento em 1937.

Observa-se que o projeto traduz, basicamente, a atuação parlamentar de Henrique Lage, ou seja, a defesa permanente dos setores em que o industrial possui interesse. Para exemplificar essa atuação é apresentado, em seguida, um resumo do desempenho do empresário enquanto deputado, com alguns pronunciamentos, propostas, projetos e pareceres. Dentre os discursos, dois podem ser destacados pela veemência e pela oportunidade de se conhecer a melhor a linha de pensamento do industrial. No primeiro, realizado em 6 de junho de 1935, Lage afirma:

O que falta à vida do nosso país é o apoio decisivo aos brasileiros que trabalham. Esse apoio não existe senão parcialmente. Por exemplo: em qualquer concorrência pública, em que se apresentam companhias ou firmas estrangeiras e nacionais, estas últimas são sempre pretendidas por aqueles, dando-se preferência ao que vem de fora.

É uma das razões pelas quais a nossa economia não se tem desenvolvido nas proporções da nossa riqueza natural.⁵⁰³

Já o segundo realizado em 23 de agosto de 1937, Lage critica, dentre outras questões, o abandono dos estaleiros nacionais:

[...] as autoridades, que assistiram, impassíveis, à ruína de apreciáveis capitais nacionais, como os de Prado Peixoto, Felismino Soares e Vicente dos Santos Caneco, absorvidos pelos juros bancários, à espera da liquidação de seus créditos, e se não fossem outros recursos, também teria interrompido as suas atividades essa grande empresa nacional, a Companhia Nacional de Navegação Costeira, com grande gáudio para a indústria estrangeira. [...] Apesar do abandono lamentável em que as autoridades têm deixado os estaleiros nacionais sempre e injustamente preteridos pelos estrangeiros, [...]⁵⁰⁴

Observa-se, nesses pronunciamentos, que Henrique Lage embora apóie o governo, posiciona-se sempre de forma firme quando as ações governamentais ou até mesmo a falta de atitude dos governantes afetam os seus negócios.

Como deputado Henrique Lage busca, também, alterar o orçamento para alocar mais recursos para a renovação da esquadra, além de garantir encomendas da Marinha para os estaleiros nacionais. Como exemplo, Lage apresenta, em outubro de 1935, a emenda de nº 108, que é rejeitada por não se enquadrar em matéria orçamentária.⁵⁰⁵

Sobre o setor siderúrgico, Henrique Lage participa, em junho de 1935, de debates sobre os problemas desse segmento, e chega a afirmar que o progresso da siderurgia no Brasil é dificultado pelas repartições públicas.⁵⁰⁶ Com relação ao transporte do carvão mineral, em julho de 1936, Lage consegue alocar verba de 6.000 contos de réis em favor da Estrada de Ferro

⁵⁰³ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 29ª sessão, 6 de junho de 1935, v. 4, maio/jun 1935. Rio de Janeiro: Gráfica C. Mendes Jr., 1936, p. 264.

⁵⁰⁴ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 1, n.10, setembro/outubro de 1937, pág. 18.

⁵⁰⁵ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 154ª sessão, 29 de outubro de 1935, v. 25, 1935. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1936, p. 580.

⁵⁰⁶ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 46ª sessão, 27 de junho de 1935, v. 7, 1935. Rio de Janeiro: Baptista de Souza, 1936, p. 3-16.

Donna Thereza Christina, para aterro e construção da ponte das Laranjeiras, além de aparelhamento do material ferroviário.⁵⁰⁷

Na aviação, em setembro de 1936, Henrique Lage recebe votos de congratulações de Pedro Macário de Almeida, deputado por Minas Gerais e de Leopoldo Diniz Martins Junior, parlamentar por Santa Catarina, pelo êxito alcançado na fabricação de aviões nacionais.⁵⁰⁸ No mesmo mês, Lage apresenta projeto para a indústria da aviação, que recebe o nº 336, que autoriza a abertura do crédito de mil contos de réis para a construção de dois aviões [M-7] pelo Parque Central de Aviação do Exército, com o compromisso que, depois de concluídos, sejam produzidos em série pela indústria civil.

Na justificativa, Henrique afirma:

É de se esperar que sejam tomadas providencias urgentes para que ainda no corrente ano, venha a ser projetado e construído o protótipo brasileiro de avião escola avançado, afim de não mais ser importada essa classe de aviões, e que, representara eficiência militar para o país, estímulo às indústrias que se interessam pela construção de aviões, e aproveitamento dos técnicos, civis e militares, neste importante ramo de engenharia.⁵⁰⁹

Fora dos limites dos interesses empresariais próprios, Lage apresenta o projeto nº 232-A, que é aprovado, e que autoriza o Poder Executivo a ceder, por aforamento, uma área de terreno ao Botafogo Foot-ball Club, atual Botafogo de Futebol e Regatas, ao lado do campo de esportes daquela sociedade.⁵¹⁰

Como visto, a curta passagem de Henrique Lage pelo legislativo é marcada pela atuação em defesa dos setores empresariais de interesse do industrial, especialmente o segmento da construção naval, que conta com a apresentação de projeto específico. Paralelamente, a Costeira passa por mudanças em sua gestão, conforme pode ser visto nos itens a seguir.

⁵⁰⁷ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 91ª sessão, 22 de agosto de 1936, v. 13, agosto 1936. Rio de Janeiro: Baptista de Souza & Cia., 1937., p. 254.

⁵⁰⁸ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 124ª sessão, 29 de setembro de 1936, v. 20, set/out 1936. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1937, p. 292.

⁵⁰⁹ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 121ª sessão, 25 de setembro de 1936, v. 19, set 1936. Rio de Janeiro: Baptista de Souza & Cia., 1937, p. 475-477.

⁵¹⁰ CÂMARA DOS DEPUTADOS. *Anais*, 121ª sessão, 25 de setembro de 1936, v. 19, set 1936. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1937, p. 441-443.

A implantação da gestão burocrática na Costeira e a característica da chamada Organização Lage

Retornando do continente europeu, em 1931, Henrique Lage reassume o posto de presidente da Costeira, cargo que vem sendo ocupado por Oswaldo dos Santos Jacintho. Na eleição seguinte para a direção da Companhia, realizada em 25 de junho, Lage é reeleito para um período de mais quatro anos, junto com João Gentil de Mello Araújo, Álvaro Dias da Rocha e Codrato de Vilhena, que permanecem respectivamente nos cargos de diretor-tesoureiro, diretor de Tráfego e diretor-gerente.

Pouco depois, em 23 de novembro, Henrique Lage renuncia ao cargo de diretor-presidente, retornando ao posto Oswaldo dos Santos Jacintho. Além desta mudança, outra alteração é feita na diretoria eleita em 1931, quando, em virtude do falecimento de Codrato de Vilhena, Álvaro de Faro Lage é eleito, em 28 de abril de 1933, para ocupar o cargo de diretor-gerente.

Ressalta-se que a saída de Henrique Lage do comando de qualquer uma de suas empresas não significa necessariamente a delegação do poder decisório para auxiliares, é apenas um procedimento para que o empresário possa acompanhar todos os negócios distribuídos pelo território brasileiro. Na realidade, Henrique Lage entrega formalmente a direção dos empreendimentos a pessoas de confiança, que cuidam do dia a dia das empresas, mas sempre fica responsável pela decisão final, principalmente nas questões de cunho político e estratégico.

Essa postura de Henrique Lage pode ser comprovada no ano de 1934. Na ocasião, Frederico Lage chega dos Estados Unidos e Henrique deseja colocar o irmão como presidente da Companhia, sem, no entanto, abrir mão da presença na diretoria do então presidente Oswaldo Jacintho, homem de inteira confiança do industrial. Para atender à essa situação, em 16 de julho de 1934 é alterado o estatuto da Costeira, sendo restabelecido o cargo de diretor-secretário para o qual Oswaldo é eleito, permitindo, assim, a ocupação do posto de diretor-presidente por parte de Frederico. A Companhia passa, então, a ser administrada por uma diretoria de cinco membros: diretor-presidente, diretor-secretário, diretor-tesoureiro, diretor-gerente e diretor de tráfego. Outra alteração importante no estatuto é a redução do período do mandato da direção, de quatro para um ano.

Observa-se que, mais uma vez, a estrutura da Costeira é modificada de acordo com a necessidade de acomodar pessoas nas posições de comando, sem que Henrique Lage perca o controle das decisões, daí porque o empresário procura sempre manter pessoas de confiança em

postos importantes. Especificamente com relação à ascensão de Frederico, a diminuição do tempo de mandato da diretoria para um ano evidencia o desejo de Henrique Lage em submetê-lo a uma avaliação, possivelmente por não confiar integralmente na atuação do irmão.

A preocupação de Henrique se confirma, pois, no poder, Frederico toma medidas que modificam antigos hábitos da empresa, provocando disputas no interior da Companhia e o afastamento das decisões dos diretores Oswaldo Jacintho e Álvaro Lage. Frederico tenta, também, interferir em Imbituba, afastando Álvaro Catão do comando. Este fato faz com que Henrique intervenha e force a renúncia do irmão, nomeando para o lugar Thiers Fleming, que passa a cumprir um mandato-tampão a partir de 6 de fevereiro de 1935.⁵¹¹

Meses depois, em 4 de julho, é realizada a eleição para a diretoria da Costeira, permanecendo nos mesmos cargos Thiers Fleming, como diretor-presidente; Oswaldo dos Santos Jacintho, diretor-secretário; João Gentil de Mello Araújo, diretor-tesoureiro; Álvaro de Faro Lage, diretor-gerente; e Álvaro Dias da Rocha, diretor de tráfego. Esta composição da diretoria, com exceção da presença de Oswaldo dos Santos Jacintho, que falece durante o mandato e é substituído por Cícero Nobre Machado, é mantida no comando da Companhia até o momento da incorporação como patrimônio nacional, em 1942.

Conforme já mostrado, o ambiente na Costeira é marcado, em muitas ocasiões, por lutas internas. Durante o período de gestão de Thiers Fleming como presidente da Companhia essas disputas também ocorrem, embora Thiers busque permanentemente a harmonia. Além disto, Fleming procura, através das principais técnicas de gestão da ocasião, organizar de maneira impessoal os procedimentos da empresa.

Essa postura de Thiers fica demonstrada no discurso de 6 de fevereiro de 1935, quando informa como pretende dirigir os destinos da Companhia:

Neste cargo [de presidente] [...] concederei autonomia e prestígio aos companheiros de trabalho, todos dentro de suas órbitas de ação. A noção do cumprimento do dever a experiência, a inteligência, a competência e a boa educação de todos os que aqui servem são penhores seguros da continuação e bom andamento dos trabalhos, em plena harmonia, base essencial do rendimento.

[...] espero em Deus, no mais curto período, somente contar amigos. E, para isso, confio na observância do sábio conselho do saudoso Almirante Noble E. Irwin, ex-Chefe da Missão Naval Americana, pregando a

⁵¹¹ FLEMING, 1949, op.cit., p.15.

“cooperação” que consiste em “trabalhar juntos, sem atritos, eficientemente”.⁵¹²

Thiers inicia a sua gestão à frente da Costeira, trabalhando coletivamente e buscando implantar na Companhia modernas técnicas administrativas. Admirador da administração científica de Frederick Taylor, e dos princípios administrativos de Henry Fayol⁵¹³, Thiers busca adotar, nas diversas empresas de Henrique Lage, as práticas preconizadas por aqueles estudiosos.

Na administração geral, Thiers começa a defender a idéia de uniformização dos estatutos das diversas companhias, dividindo cada um em duas partes, sendo a primeira comum a todas as empresas e, a segunda, específica para cada uma delas formando, assim, efetivamente a Organização Lage. Como desdobramento do instrumento estatutário Thiers estabelece as Instruções de Serviços, que corresponde aos Regimentos Internos, onde são definidas as normas de funcionamento de cada companhia.

Ainda na organização geral é formado um Conselho de Administração, presidido por Henrique Lage tendo como secretário geral Oswaldo dos Santos Jacintho e, como adjunto deste Alfredo Luiz Greve. Como conselheiros, fazem parte nomes ligados às diversas empresas como: Achilles Seabra de Oliveira, Alberto Lage, Álvaro Catão, Álvaro de Faro Lage, Álvaro Dias da Rocha, Amilcare Moglié, Antonio Tavares Leite, Arthur Rocha, Augusto de Brito Belfort Roxo, Carlos Alberto Brandão M. de Oliveira, Cícero Nobre Machado, Domingos de Souza Leite, Eduardo Ferreira, Fausto Werneck Correa e Castro, Guilherme Paiva, João Francisco Sauwen, José Garcia de Souza, Julio Lobato Koeller, Luiz Hontán de Yparraguirre, Manoel Gomes Moreira, Mário Alves da Cunha, Mário Jorge de Carvalho, Maurício Morand, Oswaldo A. Werneck da Rocha, Pedro Brando e Raul de Caracas.⁵¹⁴

Na área de pessoal, Thiers propõe a elaboração de um plano de cargos e salários, padronizando nomenclaturas, condições de admissão e demissão, penalidades e outros aspectos da gestão de pessoal. Quanto aos salários, segundo Thiers, estes devem ser padronizados entre as empresas e corresponder à natureza da atividade, tempo de serviço etc. Como nas empresas de

⁵¹² FLEMING, Thiers. Discurso de posse como presidente da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Costeira. In: FLEMING, 1949, op. cit., p. 54;55.

⁵¹³ Frederick Winslow Taylor, engenheiro metalúrgico, nasceu nos Estados Unidos em 20 de março de 1856, em 1910 implantou o método chamado de Princípios de Administração Científica. Henry Fayol, engenheiro industrial, nasceu em Constantinopla em 29 de julho de 1841, em 1916 implantou a teoria administrativa baseada no POC 3, Planejamento, Organização, Coordenação, Comando e Controle. Para maiores informações sobre Taylor e Fayol, Cf: SILVA, Benedicto. *Taylor e Fayol*. Editora FGV, 1974; TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios de administração científica*. São Paulo: Atlas, 1970.

⁵¹⁴ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n. 17, dezembro de 1938, p. 55.

Henrique Lage os salários são na época fixados em caráter pessoal, Thiers considera inviável a mudança rápida para o sistema de tabelas.⁵¹⁵

Com relação à gestão financeira, Thiers sugere a formação de orçamentos anuais, nos moldes do Ministério da Marinha, considerando-os indispensáveis à administração. Além da questão orçamentária, para Thiers também é importante também o funcionamento efetivo da Comissão de Finanças, que permite o conhecimento da situação financeira das empresas para a adoção de medidas homogêneas e de auxílio mútuo.

Na medida do possível e apesar das dificuldades, Fleming busca dotar a Costeira de procedimentos padronizados, com o estabelecimento de Instruções de Serviço que são elaboradas em conjunto com os diretores Oswaldo Jacintho, Álvaro Dias da Rocha e Álvaro Lage, tendo como objetivo o trabalho harmônico e com melhor rendimento. Conforme relato do próprio Thiers, apesar dos benefícios para a Costeira, Henrique Lage não prestigia as normas, pois não deseja controle algum. Além disso, Henrique chega a confidenciar que Oswaldo e Dias da Rocha são inimigos de Thiers e, por isto, como Fleming pode aplicar os ensinamentos de Taylor e Fayol?⁵¹⁶

Mas, apesar dos problemas, o presidente da Costeira consegue em parte implementar mudanças na Companhia e, além das instruções, promove a confecção de orçamento e organização dos estaleiros da Ilha do Vianna, e traça um programa para a regularização das questões relativas ao Laudo Arbitral, e das contas com o Banco do Brasil, Tesouro Inglês e London Bank,⁵¹⁷

Utilizando-se, como exemplo, as medidas citadas anteriormente a respeito da administração da Costeira, pode-se analisar os diversos aspectos da gestão empresarial, especialmente em empresas familiares, à partir das formulações de autores como Fernando Henrique Cardoso, Bresser Pereira e Sérgio de Castro Gonçalves.

Iniciando-se pelo poder decisório, é importante observar que a autonomia de decisão do proprietário sobre a condução de seus negócios diminui, normalmente, na proporção do crescimento de sua organização, passando a ser mais descentralizada. Portanto, como afirma

⁵¹⁵ FLEMING, 1949, op.cit., p. 59; 60.

⁵¹⁶ Ibid., p. 24.

⁵¹⁷ Ibid., p. 15-17.

Cardoso, a maioria das organizações, na medida em que se desenvolvem, torna-se mais burocrática, com a gestão mais profissionalizada e o poder decisório mais compartilhado.⁵¹⁸

No entanto, nem todas as empresas de grande porte possuem um desejável nível de burocratização, e as que possuem, nem sempre contam com indivíduos dispostos a seguir o estabelecido nos instrumentos normativos. Quando são adotados os elementos burocráticos deixa de ser predominante o processo decisório baseado nas relações pessoais, assim, como afirma Bresser Pereira, a autoridade passa a derivar da função e não da pessoa e a administração se torna isenta de paixões, preconceitos e preferências pessoais.⁵¹⁹

Ao contrário do exposto por Cardoso e Bresser Pereira, Henrique Lage, como principal acionista, mantém a Costeira sob o seu domínio pessoal, mesmo quando não se encontra na direção da Companhia. Assim, Henrique é quem decide sobre a composição da diretoria e os investimentos da empresa, num estilo de gestão radial, como comenta Thiers Fleming:

Tudo dependia dele, dos pontos cardeais aos mais ínfimos colaterais. [...] era de verdadeiro escol todo pessoal reunido a seu lado, não só pela inteligência, dedicação e operosidade, como pela longa permanência no canteiro de trabalho. Assim sendo, embora sem organização administrativa, pela rotina e personalismo a maquina se movimentava. Mas uma grande falta se faz logo sentir. Henrique fazia a “coordenação” financeira, verdadeiro jogo de malabarismo, tirando dinheiro ora desta, ora daquela Companhia, para se “vencer o dia”⁵²⁰.

A centralização do poder decisório de Henrique Lage é bastante comum em grandes empresas de caráter familiar, como é o caso da Costeira. A respeito, Cardoso afirma que os proprietários desse tipo de empresa, além da participação na decisão de novos investimentos, exercem também intensa atuação administrativa.⁵²¹

Esta atuação se dá inclusive quando da ocupação dos postos de direção, como no caso da colocação de Frederico Lage na presidência da Costeira, o que comprova a afirmação de Bresser Pereira, ao comentar que mesmo numa grande empresa, com sua administração altamente formalizada e impessoalizada, o preenchimento dos cargos de cúpula continua sendo decorrência de injunções patrimoniais e familiares.⁵²²

⁵¹⁸ CARDOSO, 1972, op. cit., , p.157.

⁵¹⁹ PEREIRA, Luiz Carlos, op. cit., p.43.

⁵²⁰ FLEMING, 1949, op.cit, p.30.

⁵²¹ CARDOSO, 1972, op. cit., p.103

⁵²² PEREIRA, Luiz Carlos, op. cit., p.46

Com relação às normas, realmente, quanto mais a organização cresce mais necessita de definições de autoridade e responsabilidade, do estabelecimento de atribuições e da padronização de procedimentos. Para isto, se impõe a introdução de instrumentos normativos, preferencialmente escritos, sem as quais fica quase impossível gerenciar-se uma grande instituição. Essa é a intenção de Thiers quando assume a Presidência da Costeira, ou seja, implantar um modelo de gestão que permita uma administração mais impessoal, deixando de ser tão dependente da presença de Henrique Lage.

Entretanto, principalmente quando se trata de empresas familiares dificilmente se consegue um nível de padronização normativa compatível com o grau de desenvolvimento da organização, havendo normalmente uma ingerência de membros da família, que normalmente ocupam os postos de comando, no processo decisório acima do que pode ser considerado normal em uma gestão impessoal.

Assim, a reação de Henrique Lage de não prestigiar as normas elaboradas por Thiers é um posicionamento relativamente comum entre os criadores de empresas, visto a afirmação de Sergio de Castro Gonçalves, de que os fundadores não se interessam na definição de modelos organizacionais, pois o informalismo permite a manutenção dos seus princípios, impulsos e vontades, além de mesclar na organização profissionais, pessoas de confiança e a parentela. Assim, a empresa familiar tende a rejeitar instrumentos que possam disciplinar os poderes de decisão, como o planejamento, controle orçamentário e normas de procedimento.⁵²³

A partir da composição societária das diversas empresas pertencentes à família Lage, pode-se fazer uma análise sobre a característica desse conjunto de empresas, se efetivamente formam um conglomerado, do tipo Holding⁵²⁴, ou são empresas organizacionalmente isoladas.

Antes de se proceder às análises, cabe aqui destacar alguns conceitos. Em primeiro lugar o de Holding que, segundo Djalma Oliveira, é a empresa cuja finalidade básica é participar majoritariamente do capital de outras empresas, podendo ter, inclusive, a gestão administrativa dos negócios.⁵²⁵ Para Lodi, o papel da Holding é o de exercer as funções de planejamento e controle das finanças e dos investimentos do grupo⁵²⁶.

Outro conceito importante de Lodi é sobre empresa-mãe. Para o autor, esta empresa é a geradora do grupo, onde o fundador atua e gera os recursos para a constituição de empresas afiliadas. Ainda segundo Lodi, nesse tipo de organização empresarial os acionistas como pessoas

⁵²³ GONÇALVES, op. cit., p.256; 258.

⁵²⁴ No Brasil, o termo originou-se em 1976, na lei de sociedade por ações, art. 2º parágrafo 3º: “a empresa pode ter objetivo particular de outras empresas”. OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. Holding, administração corporativa e unidade estratégica de negócio: uma abordagem prática. São Paulo: Atlas, 1995, p. 26

⁵²⁵ *ibid.*, p. 19

⁵²⁶ LODI, João Bosco; LODI, Edna Pires. *Holding*. São Paulo: Pioneira, 1987, p. 27

físicas controlam diretamente as diversas empresas, mas a administração do conglomerado se faz a partir da empresa-mãe.⁵²⁷

Observando-se, num determinado momento, a composição societária de doze Companhias, tem-se como principais acionistas: Costeira, Lage Irmãos; Lloyd Industrial Sul Americano, Henrique Lage, Roberto Cardoso e Emile Bignon; Barro Branco e Civis e Hidráulicas, Henrique e Renaud Lage; Araranguá, Lloyd Sul Americano, Banco Sul, Consortium Siderúrgico, Gaz de Nitheroy, Industrial Friburguense, Lloyd Nacional e Estaleiros Guanabara, Henrique Lage. Assim, observa-se que das doze empresas pesquisadas oito possuem Henrique Lage isoladamente como maior acionista e, em outras três, Henrique divide a posição com outros sócios.

Comparando-se essas informações com os conceitos apresentados, verifica-se que a configuração da chamada Organização Lage não é de uma Holding, visto que, com exceção feita à Lage Irmãos na Costeira, nenhuma das companhias participa majoritariamente do capital das demais organizações e nem exerce o planejamento e o controle da gestão financeira e dos investimentos das outras empresas, nesses últimos casos inclui-se também a Lage Irmãos.

Sobre a Lage Irmãos, a princípio até pode ser vista como empresa-mãe, já que Antonio Martins Lage Filho funda a Costeira a partir do capital acumulado por aquela firma, porém, observa-se que Henrique Lage é quem controla individualmente a grande maioria das companhias analisadas e que não existe a administração do conjunto de empresas por parte da Lage Irmãos, daí não se pode afirmar que se constitui efetivamente uma empresa-mãe.

Portanto, a chamada Organização Lage não chega a ser um conglomerado, embora seja composta por um grupo de companhias com atividades diversificadas, nem possui uma organização do tipo Holding. Na realidade, ao se dar aquele título ao conjunto de empresas de Henrique Lage, o que se observa é a intenção de melhorar a coordenação das atividades das diversas empresas, através da formação de um Conselho de Administração que, na prática, se torna meramente figurativo, pois Henrique toma as decisões, independente de qualquer consulta a essa instância de gestão.

Durante a década de 1930, ocorre o ajuste de contas entre a Costeira e o governo, com a promoção do arbitramento e da execução da sentença, conforme passa a ser descrito em seguida.

⁵²⁷ *ibid.*, p. 13;14.

O Tribunal Arbitral e as finanças da Costeira

As condições dos serviços da nevegação de cabotagem nacional e as dívidas acumuladas criam para Henrique Lage uma situação financeira perto da insolvência. Como exemplo, só com o Banco do Brasil os débitos do empresário, acrescidos dos juros, atingem a aproximadamente 138.000 contos de réis, e as contas que o empresário tem a receber do poder público, chegam a somar cerca de 170.000 contos de réis.⁵²⁸

Vale recordar como surgem esses valores. O que acontece é que quando o governo não paga em dia pelos serviços prestados pela Companhia, como, por exemplo, a execução de obras para a Marinha e a utilização de navios, passa a oferecer adiantamentos pelo Banco do Brasil, por meio do desconto de faturas não liquidadas, recaindo sobre os valores descontados os juros respectivos. Não tendo outra solução, Henrique Lage aceita o procedimento e recorre ao banco oficial, resultando dessa operação a redução do lucro e a elevação do passivo, ocasionando uma maior dependência do empresário com aquela instituição financeira.

Com a situação de pendência financeira insustentável, surge a necessidade de promover o julgamento do encontro de contas. Em decorrência, o governo pensa em formar um Juízo para arbitramento e, para isto, cria uma comissão para estudar a situação da Costeira, sendo o trabalho concluído em 1932 e o resultado enviado ao ministro da Viação e ao chefe do governo provisório, que delibera por constituir um Tribunal Arbitral, presidido pelo ministro Hermenegildo de Barros, com a finalidade de julgar as pendências financeiras mútuas entre a Companhia e o governo.

Mas ainda falta a formação definitiva do Tribunal com a indicação dos demais membros. Depois de muita insistência por parte da diretoria da Costeira o governo resolve concluir a composição daquele organismo com a indicação, em 1937, de Levy Carneiro, como representante da Companhia, e de José Bellens de Almeida, diretor geral do Tesouro Nacional, como representante governamental. Porém, somente no ano seguinte, em 30 de maio, é que se instala definitivamente o Tribunal.

Em 16 de novembro de 1934, o Tribunal conclui as atividades e, em 30 de novembro, estabelece a sentença, quando decide condenar a União a: pagar à Companhia Nacional de Navegação Costeira e empresas anexas a importância líquida de 59.554 contos de réis; a liquidar

⁵²⁸ Para mais informações sobre o Juízo Arbitral. Cf: FLEMING, 1949, op.cit., p. 19;20; BRANDO, op. cit, p. 91;92; ABRANCHES, Carlos Alberto Dunshee de. *A incorporação dos bens de Henrique Lage ao patrimônio nacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Milone Ltda., 1948; A INCORPORAÇÃO de bens das empresas e do espólio de Henrique Lage ao patrimônio nacional: memorial ao ministro da Fazenda. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1945.

a dívida, estimada em 16.678 contos de réis; e a executar diversos contratos, dentre os quais a aquisição de 600 mil toneladas de carvão nacional e 200 mil toneladas de carvão estrangeiro.

Sobre o contrato celebrado em setembro de 1918, para a construção de carreiras e estaleiros, o referido Tribunal, considerando a sua finalidade e os elevados encargos assumidos sem compensação pela Costeira, estabelece que a execução de trabalhos de construção naval por conta do governo, deve ser realizada de preferência nos estaleiros da Ilha do Vianna, o que efetivamente não ocorre.

Assim, em termos gerais, o Laudo concede à Costeira e empresas anexas cerca de 120.000 contos de réis, embora tenha sido reclamado 170.000 contos de réis. Em função da diferença de valores, inicialmente Henrique Lage fica em dúvida quanto à aceitação da execução do Laudo, porém, premido pelas cobranças dos credores, é obrigado a ceder.

Em outubro de 1935, o Ministério da Fazenda nomeia Comissão⁵²⁹ para proceder à execução da sentença arbitral de 30 de novembro do ano anterior. O procedimento é demorado, sendo concluído em 1940, o que traz grande prejuízo às finanças da Costeira e, por extensão, a Henrique Lage, em virtude do atraso do envio ao Banco do Brasil dos recursos para abatimento da dívida, acarretando novos juros, fato este que causa indignação à diretoria da Companhia:

A União deve a Companhia mais da metade da importância que a Companhia deve ao Banco do Brasil e não lhe paga juros e a Companhia paga juros ao Banco do Brasil. Urge que a União pague à Companhia para esta reduzir a obrigação de juros o que está sujeita com grande perturbação para as nossas finanças.⁵³⁰

A direção da Costeira se movimenta, e comandada por Thiers Fleming busca solução com relação ao ressarcimento dos juros, obtendo parecer favorável José Bellens de Almeida e Levi

⁵²⁹ A Comissão é composta por: Ovídio de Paula Menezes Gil e Vasco de Lacerda Gama, representantes do Ministério da Fazenda; Oswaldo Jacintho, substituído posteriormente por Cícero Machado em função do falecimento de Oswaldo, representando a Costeira,; e, Ângelo Beviláqua, pelo Banco do Brasil.

⁵³⁰ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1936. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 110, n. 225, 25 de junho de 1937, p. 12.

Carneiro⁵³¹, além de Leonardo Truda e Affonso Penna Jr., respectivamente presidente e consultor jurídico do Banco do Brasil. No entanto, o ministro da Fazenda Arthur Costa não concorda com o pagamento, e, assim, baseado em parecer do então consultor geral da República Orozimbo Nonato, Vargas nega o ressarcimento.⁵³²

Paralelamente à questão envolvendo o Tribunal Arbitral, durante os anos de 1933 e 1934 os prejuízos da Costeira se acumulam, provocados por diversos fatores como a falta da concessão dos favores e regalias, que determina novos ônus com o pagamento de impostos e taxas e a desvalorização da moeda brasileira, dada a grande parcela aplicada na importação de materiais utilizados nos navios, em óleo combustível e carvão importado, apesar do crescente uso do carvão nacional que na ocasião atinge algo em torno de 51%.

Além desses dois motivos, outros se incorporam, como a redução da subvenção decorrente da requisição, por parte do governo, dos navios Itapema, Itaúba e Itajubá, fato este que impede a realização completa do contrato, acarretando a queda da milhagem e, em consequência, a diminuição da subvenção, passando dos 7.020 contos de réis para cerca de 5.642 contos de réis, ou seja, uma baixa de 1.378 contos de réis, ou aproximadamente de 20%.

Conforme já abordado, as receitas da Costeira são afetadas pelos problemas na receita de passagens e fretes, impossibilitando seguras estimativas de arrecadação para a execução dos programas planejados. Para a diretoria, somente o aumento da subvenção pode melhorar as condições financeiras da Companhia, permitindo o pagamento de compromissos como os salários, que vivem permanentemente atrasados, bem como a ampliação dos serviços. Em virtude de todos esses fatores, nos anos de 1933 e 1934 a Costeira amarga prejuízos no valor aproximado de 2.060 contos de réis em 1933, elevando-se em 1934 para cerca de 4.390 contos de réis.⁵³³

Pouco depois, em 1936, surge outro fato complicador para as finanças de Henrique Lage, a cobrança por parte do Bank London e do Tesouro inglês de dívidas em libras, correspondendo respectivamente a 8.000 contos de réis e a 11.000 contos de réis, provenientes do auxílio daquelas instituições na construção dos Itas em estaleiros na Inglaterra. Para solucionar a questão Lage encarrega Pedro Brando, que em encontro com o representante inglês propõe o parcelamento da dívida, o que é aceito e, assim, o acordo é fechado. Falta obter os recursos, e a

⁵³¹ Levi Carneiro: advogado, consultor geral da República (1931;1932) presidente da Ordem dos Advogados do Brasil (1932;1933) mais tarde advogado da maior parte dos herdeiros de Henrique Lage.

⁵³² FLEMING, 1949, op. cit., p. 20.

⁵³³ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1933. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 107, n. 226, 24 de junho de 1934, p. 30; COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1934. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 108, n. 227, 26 de junho de 1935, p. 11; COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Relatório do exercício de 1935. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 109, n. 225, 21 de junho de 1936, p. 21.

solução buscada é a obtenção de auxílio junto ao Banco do Brasil, o que ocorre, através de adiantamento do grande acordo feito com o Banco em 1936.⁵³⁴

Sobre esse acordo, na ocasião, as dívidas apuradas das empresas de Henrique Lage montam a aproximadamente 118.942 contos de réis, sendo dividida em duas partes, uma de 84.672 contos de réis e outra de 34.270 contos de réis, com a condição que, caso a primeira seja paga em dia, a segunda torna-se remida. As negociações entre a Costeira e o banco oficial culminam com a assinatura de contrato em 8 de maio, unificando, assim, as dívidas da Companhia e de outras empresas de Henrique com o banco estatal.

Cabe aqui destacar alguns pontos do contrato, apresentados em Assembléia realizada em 23 de julho de 1936, pelo diretor-secretário da Costeira Oswaldo dos Santos Jacintho. Na exposição, Jacintho afirma que dentre as causas principais da elevação da dívida está no desconto de faturas relativas aos serviços prestados ao governo, em que são cobrados elevados juros capitalizados. Diz, ainda, o diretor-secretário:

A operação pois, teve por princípio, centralizar no Banco do Brasil os encargos financeiros da Costeira, afim de com a transferência das garantias, ser fixada a forma de amortização, em prazo e quantitativos. Foram cedidos ao Banco, também, os direitos creditórios da Costeira e empresas anexas, decorrentes da Sentença Arbitral. O pagamento dessas somas reduz o principal com repercussão nos juros, que são devidos anualmente sobre o saldo devedor.
535

Com relação ao contrato, vale destacar que as prestações de amortização estão fixadas em bases mais módicas nos três primeiros anos, e que Fundo de Resgate criado permite juros recíprocos, ou seja, a Costeira também passa a receber os direitos decorrentes de possíveis atrasos de pagamento.

Por ocasião daquela Assembléia, é feito um alerta sobre a importância da liquidação urgente da Sentença Arbitral de 30 de novembro de 1934, sendo este procedimento vital para o cumprimento do contrato por parte da Costeira. Ainda na reunião, o conselho fiscal, composto por Arthur Rocha, Pedro Brando e Álvaro Garcia Rosa, propõe a aprovação do acordo, que é aprovada pelos presentes, emitindo o seguinte parecer:

⁵³⁴ FLEMING, 1949, op. cit., p. 23; BRANDO, op. cit., p. 92-96.

⁵³⁵ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 23 de julho de 1936. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 109, n. 262, 3; 4 de agosto de 1936, p. 14.

[...] pela alta conveniência para as duas partes da operação realizada, que proporcionou a consolidação das dívidas da Companhia, para uma só amortização a longo prazo, com redução da importância devedora e da taxa de juros. – As garantias hipotecárias e a cessão de direitos creditícios, decorrentes do Laudo Arbitral, ofereceu ao Banco do Brasil a necessária garantia ao seu crédito. O pagamento das importâncias devidas, em virtude do Laudo Arbitral, permitirá a Companhia reduzir as elevadas prestações de juros, conforme o contrato, pois estes serão calculados sempre, sobre o saldo devedores.

CAPÍTULO 6

DO INÍCIO DO ESTADO NOVO AO FIM DO IMPÉRIO LAGE (1937-1942)

A assunção de Vargas desperta o sentimento nacionalista e provoca uma maior participação do Estado, principalmente nas questões econômicas. Com a instalação do Estado Novo essa intervenção se acentua, através da formação de agências reguladoras e dos investimentos nas indústrias de base.

Com relação a Henrique Lage, o empresário apóia a instalação do novo regime, e busca implementar a unificação da marinha mercante, além da instalação da siderurgia e da reativação da construção naval na Ilha do Vianna.

No entanto, o agravamento do estado de saúde de Henrique Lage dificulta essas ações, e, com o falecimento do industrial, ocorre o litigioso processo sucessório, que junto com o advento da Segunda Guerra, são fatores que favorecem a encampação das empresas ao patrimônio nacional por parte de Getúlio Vargas.

Assim, o capítulo tem início com a formação das agências reguladoras, passando pela análise dos acontecimentos do Estado Novo e a influência sobre a Costeira, terminando com as ocorrências que determinam o fim do império Lage.

Os Conselhos e Comissões

A criação de agências reguladoras sob a forma de autarquias, conselhos e comissões, torna a máquina burocrática controladora de diversos segmentos produtivos. Surgem, por exemplo, o Departamento Nacional de Produção Mineral e o Instituto Nacional do Sal, além de vários conselhos e comissões como: Conselho Federal de Comércio Exterior; Conselho Técnico de Economia e Finanças; Conselho Nacional do Petróleo; Comissão de Abastecimento; Conselho Nacional de Minas e Metalurgia; e Comissão de Marinha Mercante.⁵³⁶

⁵³⁶ Sobre as agências Cf. DRAIBE, Sonia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas de industrialização no Brasil (1930-1960)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985; CARONE, Edgard. *A terceira república (1937-1945)*. São Paulo: DIFEL, 1982; D'ARAUJO, 2005, op. cit.; DINIZ, 1978, op. cit.; BAER, 1979, op. cit.; VIEIRA, op. cit.; IGLÉSIAS, Francisco. Aspectos políticos e econômicos do Estado Novo. In.: SZMRECSÁNYI; Tamás; GRANZIERA, Rui G. Getúlio Vargas & a economia contemporânea. Campinas: Ed. da UNICAMP; São Paulo: HUCITEC, 2004; CORSI, Francisco Luiz. Estado Novo: política externa e projeto nacional. São Paulo: Ed. UNESP; FAPESP, 2000.

Detalhando um pouco a formação dessas instituições, cabe lembrar que o Departamento Nacional de Produção Mineral, órgão vinculado ao Ministério da Agricultura, é formado em 8 de março de 1934, a partir da necessidade de subordinar, a um só comando, diversos organismos governamentais ligados ao setor.

No segmento salineiro, em 10 de junho de 1940, é criado o Instituto Nacional do Sal. Composto por oito delegados, representando os principais estados produtores, ministérios e o consórcio bancário. O Instituto tem por finalidade primordial: assegurar o equilíbrio e melhora da produção de sal, fixar os tipos de produtos, e estabelecer as quotas de produção para cada salina.

Com relação aos conselhos e comissões, o Conselho Federal de Comércio Exterior é criado em 20 de junho 1934, inicialmente para auxiliar no desenvolvimento do comércio exterior, passa, a partir da implantação do Estado Novo, a acrescentar em suas atribuições a de servir como órgão deliberativo máximo para as decisões concernentes ao desenvolvimento e nacionalização dos ramos industriais e econômicos em geral, sendo para isto, renovado em 16 de dezembro de 1937 e em 17 de março de 1939. O Conselho é composto por 10 membros e cinco consultores técnicos de diversos ministérios e das associações industriais e comerciais.

Outro importante organismo é o Conselho Técnico de Economia e Finanças, formado em 1937 e subordinado ao Ministério da Fazenda, e tendo por competência os estudos sobre o sistema monetário, organização bancária, política cambial, transferência de valores para o exterior e dívida pública. Conta, entre os seus membros, com a representação de entidades industriais.

Em 29 de abril de 1938, é criado o Conselho Nacional do Petróleo, subordinado diretamente ao presidente da República e composto por um presidente e oito conselheiros, sendo seis representantes de instituições governamentais, um do setor industrial, e um do comércio. O Conselho possui como finalidade principal a de estabelecer o controle sobre a distribuição interna, na ocasião completamente entregue às empresas estrangeiras.

No ano seguinte surge a Comissão de Abastecimento, criada em 16 de setembro e constituída por nove membros, tendo por finalidade regular a produção e o comércio de gêneros de gêneros alimentícios, matérias primas, medicamentos, combustíveis e outros artigos de primeira necessidade.

Em 3 de outubro de 1940 é formado o Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, órgão vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, cujo titular é João Mendonça

Lima⁵³⁷. Composto por sete membros, possui, dentre outras, as seguintes atribuições: incentivar as atividades minerais e metalúrgicas; estudar os elementos que influem no custo dos diversos tipos de carvão nacional; opinar sobre auxílio financeiro às empresas de mineração e metalurgia; e, propor as medidas necessárias ao melhoramento das condições de transporte dos minerais e produtos metalúrgicos.

Em 7 de março de 1941, o governo cria pelo decreto-lei nº 3.100 a Comissão de Marinha Mercante, destinada a disciplinar a navegação brasileira tendo, em termos gerais, as atribuições de: organizar as tabelas de tráfego; fixar as linhas de navegação; estudar, organizar e alterar as tarifas de fretes; subvencionar, mediante autorização do presidente da República, os serviços deficitários da marinha mercante; e, estudar e propor ao governo a unificação de serviços da marinha mercante.

Composta por três membros, nomeados pelo presidente da República, a Comissão pode, também, requisitar qualquer embarcação mercante nacional, inclusive promovendo reparos e instalando aparelhos, equipamentos e armas, revertendo ao proprietário os saldos líquidos pela utilização. Com a criação da Comissão de Marinha Mercante ficam canceladas as atribuições da Conferência de Navegação de Cabotagem que coincidam com as da Comissão.

Pelo teor dos artigos do decreto-lei, fica evidente que todo o poder de gerenciamento das empresas de navegação passa a pertencer à Comissão de Marinha Mercante. Assim, o governo praticamente promove, sob o seu comando, a unificação das companhias do setor.

Mas é o artigo 18 do citado decreto-lei que cria um grave problema para a Costeira, pois define que: “ficam revogados, cessando todos os seus efeitos, quaisquer contratos e dispositivos legais que tenham concedido subvenções ou auxílios a armadores e empresas de navegação”. Pelo texto, a Companhia fica com sérias dificuldades de cumprir o estabelecido no contrato de maio de 1936 com o Banco do Brasil, visto que o pagamento das parcelas está atrelado às subvenções recebidas pela Empresa.

Sobre a formação das agências reguladoras, cabe destacar a opinião de Maria Celina d’Araujo considerando que a vertente intervencionista na economia torna necessária a criação desses organismos, visto que o Estado passa a ocupar os espaços econômicos e a regular a produção, os preços, as taxas de juros, os salários e o funcionamento dos sindicatos.⁵³⁸ A burocracia formalizada pelas agências propicia, segundo Eli Diniz, a negociação direta entre

⁵³⁷ João de Mendonça Lima foi também presidente da Estrada de Ferro Central do Brasil de 25 de fevereiro de 1933 a 30 de novembro de 1937.

⁵³⁸ D’ARAÚJO, 2005, op. cit., p. 149.

os representantes dos setores interessados, especialmente dos industriais, e o poder público. Como exemplo, Diniz observa que a partir de 1935 ocorre uma gradual aproximação de lideranças expressivas do empresariado industrial com o governo Vargas. Nomes como Roberto Simonsen, presidente da Fiesp; Euvaldo Lodi, presidente da CNI; Américo Giannetti, presidente da Fiemg; além de Guilherme Guinle, Mário Ramos e Luiz Betim Paes Leme, passam a atuar como interlocutores privilegiados do governo.⁵³⁹ Maria Laopoldi cita, inclusive, que Euvaldo Lodi torna-se um dos principais porta-vozes da indústria carioca contra os ataques vindos dos importadores e dos técnicos do governo, e um dos articuladores, no Rio de Janeiro, do novo discurso industrialista dos tempos de Vargas.⁵⁴⁰

Ainda sobre o entendimento entre os industriais e o governo, naquela oportunidade, o presidente da Federação Industrial do Rio de Janeiro, Francisco de Oliveira Passos, de orientação liberal, considera que via corporativa aberta por Vargas como a forma mais rápida dos empresários da indústria terem acesso à formulação da política estratégica para o crescimento do setor.

Sobre a negociação direta entre os setores produtivos e a burocracia estatal, Boschi observa que apesar de valorizada pela classe industrial, por implicar na conquista de um espaço político dentro da burocracia estatal, essa prática de negociações diretas também implica na fragmentação dos industriais como um todo. Assim, se por um lado, a negociação direta maximiza as oportunidades de empresas individualmente exercerem pressão numa base individual, por outro lado favorece um padrão de demandas particularistas e imediatas.⁵⁴¹

Ressalta-se que Henrique Lage não adota a estratégia de aproximar-se do governo através das entidades representativas do setor industrial, o empresário estabelece um posicionamento mais personalizado, utilizando-se para isso do relacionamento pessoal com Vargas e com os ministros, além do mandato de deputado federal.

O Estado Novo e o apoio de Henrique Lage

No segundo semestre de 1937 ocorre outra grande crise cambial gerada, em termos gerais, pela queda das reservas, além do saldo comercial negativo e das elevadas obrigações com o estrangeiro. Para reduzir o fluxo de capitais para o exterior, o governo adota algumas

⁵³⁹ DINIZ, Eli. Empresário, estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945. In: AXT, Gunter et al. (orgs.). *Da vida para a história: reflexões sobre a era Vargas*. PortoAlegre: Procuradoria-Geral de Justiça, Memorial do Ministério Público, 2005, p.116; 126.

⁵⁴⁰ LEOPOLDI, Maria Antonieta Parahyba. *Política e interesses na industrialização brasileira: as associações industriais*, a política econômica e o Estado. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 78.

⁵⁴¹ BOSCHI, op. cit., p. 71.

medidas a saber: moratória da dívida externa; retorno ao regime de monopólio do câmbio, similar ao vigente entre 1931 e 1934 e que obriga os exportadores a vender ao Banco do Brasil suas cambiais à taxa oficial; e rígido controle das importações, que estabelece dentre as prioridades o atendimento das necessidades do governo e as importações essenciais.⁵⁴²

No campo político, o final do ano de 1937 é marcado pelo início do período denominado Estado Novo. Com relação ao golpe, pode-se considerar que Vargas o vem tramando desde o fracassado movimento comunista de 1935⁵⁴³, por intermédio do envio de medidas que são aprovadas pelo Congresso e que dão ao Executivo maior poder de repressão, inclusive uma que considera o país em estado de guerra.

Apesar das eleições estarem previstas, Vargas, argumentando que o Brasil está ameaçado pela desordem interna, tenta a prorrogação do mandato presidencial, mas não consegue o apoio dos congressistas para atingir esse objetivo. A partir de então, o debate sucessório toma conta do cenário político e, assim, são lançados como candidatos à Presidência o governador paulista Armando de Sales Oliveira, o paraibano José Américo de Almeida, e o integralista Plínio Salgado. Cabe ressaltar que nenhum deles conta com o apoio direto de Getúlio.

Em junho de 1937, o Congresso frustra mais uma tentativa de Getúlio de endurecer o regime, ao rejeitar o pedido de prorrogação do estado de guerra. Entretanto, meses depois, em 30 de setembro, em virtude de um documento divulgado pelo governo através da imprensa, onde consta uma possível ação comunista no Brasil - o chamado "Plano Cohen"-, a Câmara dos Deputados aprova o retorno daquele instrumento repressivo e suspende as garantias constitucionais.

O recrudescimento dos atos de repressão favorece ao projeto de permanência no poder montado por Getúlio Vargas e assim, na manhã de 10 de novembro de 1937, inicia-se o golpe, com o Congresso Nacional sendo cercado por tropas da Polícia Militar. Reunindo o ministério, Vargas, através de pronunciamento na Rádio Nacional, apresenta ao país uma nova Constituição e, assim, começa o Estado Novo⁵⁴⁴.

⁵⁴² CORSI, op. cit., p. 67-69

⁵⁴³ Em 27 de novembro de 1935, estoura no Rio o movimento iniciado em Natal e no Recife e que fica conhecido como "Intentona Comunista", liderado pela Aliança Nacional Libertadora e comandado por Luiz Carlos Prestes. Durante o movimento existe a tentativa dos revoltosos em arregimentar civis, inclusive nas oficinas da Costeira, mas é combatida pela ação de Thiers Fleming, que se dirige a cerca de dois mil componentes do pessoal artístico e marítimo evitando que os mesmos venham a aderir ao movimento comunista. SOBRINHO, Raimundo C. Corrêa. *Thiers Fleming e o comunismo na Justiça Federal*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1958.

⁵⁴⁴ Termo originalmente utilizado para dar nome à tomada de poder por Salazar, em Portugal. Para informações mais detalhadas a respeito do período Vargas, especialmente do Estado Novo. Cf.: PANDOLFI, Dulce. Os anos 30: as incertezas do regime. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil*

Durante o discurso, Vargas aborda a crise financeira, provocada pela queda dos preços do café e que coloca em risco as divisas disponíveis, utilizadas para pagamento das importações e dos serviços da dívida externa. Diante desse quadro, Getúlio anuncia a necessidade de tomar medidas severas na economia, e essas ações não tardam, pois, em 20 de novembro, Vargas suspende os pagamentos da dívida externa e toma outras decisões, como a diminuição dos encargos na exportação cafeeira. Pouco depois, Getúlio institui o monopólio da venda de divisas, implementa a taxação sobre operações cambiais e, para evitar a fuga de ouro, segura as reservas disponíveis.

O golpe possui como principais articuladores gerais ligados ao governo, como Góes Monteiro e Eurico Gaspar Dutra, além de militares saídos do movimento tenentista, intelectuais e integralistas. Como resultado político, institui-se o estado de emergência com censura e forte repressão, principalmente através da polícia secreta liderada por Filinto Müller. Além disso, são extintos os partidos políticos, o Legislativo é fechado e, nos Estados, no lugar dos governadores, são nomeados interventores pelo poder central. O novo regime propõe um Estado forte e autoritário e, adotando através do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) um intenso esquema de propaganda e controle dos meios de comunicação, Vargas busca o apoio das massas populares e da sociedade em geral.

Baseadas em princípios nacionalistas, no âmbito interno surgem como medidas principais da política econômica do Estado Novo: criação da indústria de base, em particular a grande siderurgia; nacionalização das jazidas minerais e de outras fontes de energia; nacionalização dos bancos e das companhias de seguros; e elaboração de um plano integrado de viação. Além dessas, outras ações como a complementação da legislação trabalhista, o incremento da produção do carvão nacional e a diversificação dos produtos exportáveis, também fazem parte do projeto do regime.

A respeito da utilização, na ocasião, de uma forte presença de valores nacionalistas para o desenvolvimento brasileiro, Corsi afirma que:

republicano: o tempo do nacional-estatismo, do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; DEAN, 1971, op. cit.; SOLA, Lourdes. O golpe de 37 e o Estado Novo. In.: MOTA, Carlos Guilherme. *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995; CORSI, op. cit.; D'ARAÚJO, 2005, op. cit.; DINIZ, 2005. op. cit.; IGLÉSIAS, op. cit.; DRAIBE, op. cit.

Em uma situação mundial de crise econômica, de avanço das ideologias nacionalistas e de acirramento dos conflitos internacionais, marcada pela drástica redução de fluxo de capitais, com países buscando, de maneira geral, saídas nacionais para a crise, deveria parecer plausível e possível uma alternativa nacionalista para o desenvolvimento do Brasil.⁵⁴⁵

Segundo Maria Celina, no caso brasileiro, inclui-se às políticas baseadas no Estado forte e centralizador, de cunho nacionalista, a percepção da impossibilidade de implementação de projeto desenvolvimentista através da iniciativa particular, seja em função dos elevados investimentos, seja pela visão do lucro. Assim, considera-se que apenas o poder estatal tem a capacidade de iniciar as inversões exigidas em diversos setores, principalmente os estratégicos, como o siderúrgico, petróleo, comunicações e tecnologia.⁵⁴⁶ Essa opinião no geral é confirmada por Werner Baer, acrescentando ainda que a presença do Estado em setores como o da mineração, petróleo e petroquímica é vista como forma de acelerar a industrialização, de aumentar a auto-suficiência nacional e ainda de contribuir para a diversificação das exportações.⁵⁴⁷

Na mesma linha de Marina Celina e Werner Baer, para Hermes Lima só no sentimento nacionalista pode apoiar-se essa política de Estado. Segundo o autor:

Muitas das tarefas da política nacionalista ultrapassam, por isto mesmo, a capacidade de empreendedora da empresa privada nos países subdesenvolvidos. Instalar indústria de base, explorar fontes de energia e combustível, tornar progressista a estrutura agrária são tarefas que exigem imperativamente, nos países subdesenvolvidos, a liderança do Estado, porque se situam além da finalidade comercial própria das forças econômicas características do sistema da livre empresa.⁵⁴⁸

Além disso, sobre o capital para o desenvolvimento, Lima observa que os interessados apenas na rentabilidade preferem colocá-lo nas formas tradicionais de investimentos, como

⁵⁴⁵ CORSI, op. cit., p. 78.

⁵⁴⁶ D'ARAÚJO, 2005, op.cit., p. 149.

⁵⁴⁷ BAER, 1979, op. cit., p. 318;319.

⁵⁴⁸ LIMA, Hermes. Significação do nacionalismo. In: SCHWARTZMAN, Simon. *O pensamento nacionalista e os "cadernos de nosso tempo"*. Brasília: Editora UnB, 1981, p. 80.

em bens de consumo, deixando de lado as inversões na infra-estrutura que eleva os padrões da vida econômica, isto porque são aplicações de longo prazo e de baixa ou moderada rentabilidade, como as efetuadas em equipamentos para a industrialização, na exploração de fontes de combustíveis e no aparelhamento dos transportes.⁵⁴⁹

No Brasil, a falta de um organismo governamental que financie o desenvolvimento dificulta a atuação da iniciativa privada, assim, demonstrando o apoio governamental à indústria é criada, pelo Banco do Brasil, a Carteira de Crédito Agrícola e Industrial, que institui empréstimos capazes de suprir o setor com crédito a médio e longo prazos. Com isto, é atendida uma antiga reivindicação do empresariado industrial, visto que, até aquele momento, a implantação ou expansão de grandes unidades é viabilizada através de recursos dos próprios industriais ou de fontes externas de financiamento.⁵⁵⁰

Vale ressaltar, que com a criação do Conselho Federal de Comércio Exterior da Carteira de Crédito as indústrias básicas como celulose e a siderurgia a base carvão mineral são favorecidas, em virtude da isenção de direitos alfandegários, imposto de consumo e outros tributos, além da redução de fretes nas ferrovias federais.⁵⁵¹

Segundo Dean, o apoio à indústria durante o Estado Novo aproxima os empresários do governo, assim, ao contrário do ocorrido em 1930 e 1932, eles não fazem forte oposição ao regime implantado por Vargas, sendo possível que muitos considerem positiva a ideologia nacionalista e, até mesmo os mais liberais, vejam na nova ordem pontos capazes de consolá-los.⁵⁵² Essa afirmação de Dean é compartilhada por Capelato, quando coloca que, na ocasião, ocorre uma mudança do posicionamento dos industriais, com muitos deles que no início se opunham ao governo Vargas, especialmente em função da legislação trabalhista de 1930, passando a se aproximar do poder central⁵⁵³

Na Constituição de 1937⁵⁵⁴ fica definida a participação do Estado para suprir deficiências da iniciativa individual e coordenar os fatores de produção. Em decorrência, o governo volta-se para o mercado interno e estimula o desenvolvimento das indústrias através

⁵⁴⁹ *ibid*, p. 81.

⁵⁵⁰ DINIZ, 1978, *op.cit.*, p. 134.

⁵⁵¹ VILLELA; SUZIGAN, 2001, *op. cit.*, p. 356.

⁵⁵² DEAN, 1971, *op. cit.*, p. 226.

⁵⁵³ CAPELATO, Maria Helena. O Estado Novo: o que trouxe de novo? In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do nacional-estatismo, do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 109-119

⁵⁵⁴ A Constituição de 1937, tem como autor principal Francisco Campos. Segundo Edgard Carone, o trabalho de Campos possui uma mescla de elementos com características fascistas, nacionalistas e, ainda, de caráter liberal, esta última como solução de camuflagem. Para o autor, este conjunto de fórmulas é subordinado a uma estrutura legal totalitária, onde o executivo é o poder dominante. Seu limite é extenso e abrange não só o poder político, como também os de decisão social e econômica. CARONE, 1982, *op. cit.*, p.142.

da substituição das importações, ao tempo que aplica isenções para importação de bens de capital, favorecendo as indústrias básicas.

Na opinião de Eli Diniz, de forma geral os empresários concordam com a presença do Estado apenas nas funções de regulamentação, coordenação e planificação, excetuando-se as indústrias de base, setor que reconhecem a legitimidade da intervenção estatal, inclusive como produtor direto. Segundo a autora, a identificação do setor produtivo industrial com a atuação nacionalista, se limita ao ponto que esta não entre em choque com a visão da iniciativa privada como fundamento da atividade econômica.⁵⁵⁵

Efetivamente a atuação estatal preconizada durante toda a década de 30 e, em especial, a partir do Estado Novo, está muito mais para o caráter normativo e controlador do Estado do que na atuação efetiva como agente econômico. Assim, segundo Diniz, para os principais representantes do movimento empresarial:

[...] [não existe] incompatibilidade entre os princípios ideológicos estadonovistas e os interesses econômicos emergentes, pois que estes necessitavam fundamentalmente de um Estado [...] tecnicamente eficaz, vale dizer, capaz de implementar diretrizes econômicas comprometidas com o fortalecimento do complexo urbano-industrial, fornecendo à iniciativa privada o suporte necessário para a superação de suas próprias deficiências.⁵⁵⁶

Com relação ao posicionamento de Henrique Lage diante do novo regime, o empresário dá mostras de apoio a Getúlio, como fica demonstrado em matéria publicada na revista Cruz de Malta:

Brasileiros! Orgulhem-nos do presidente a que estão confiados os nossos destinos; estimulemo-lo em sua portentosa obra; auxiliemo-lo no combate ao comunismo; apoiemo-lo decididamente em sua tarefa construtiva; sigamos o seu esplendido exemplo de simplicidade e num futuro muito próximo o Brasil ocupará no mundo a posição que lhe cabe pelo valor de seus homens, pela riqueza de seu trabalho.⁵⁵⁷

⁵⁵⁵ DINIZ, 1978, op. cit., p. 162.

⁵⁵⁶ Ibid., p.107

⁵⁵⁷ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n.12, dezembro de 1937, p. 21.

Na oportunidade, Vargas faz mudanças no Ministério da Viação, nomeando, em novembro de 1937, o coronel João Mendonça de Lima no lugar de João Marques dos Reis. No discurso de posse, Mendonça Lima, que mantém boas relações com Henrique Lage, sendo inclusive um dos organizadores do Partido Autonomista, sinaliza com a possibilidade de avanço do setor industrial, especialmente na construção naval quando afirma:

Construiremos, assim, um Brasil novo, um Brasil forte, que fabricará, com os seus próprios recursos, nas suas usinas próprias e nos seus próprios arsenaes, os couraçados, os submarinos, os canhões, as metralhadoras e os aviões [...]

Um Brasil forte, que construirá nos seus próprios estaleiros os navios em que transportaremos para o estrangeiro os productos de nossa industria, de nossa lavoura, de nossa pecuária.⁵⁵⁸

A disposição de Vargas em apoiar o desenvolvimento das atividades industriais, especialmente dos setores ligados a Henrique Lage, é demonstrada em discurso para o Ano Novo de 1938:

[...] Reequipando portos, remodelando o material ferroviário e construindo novas linhas, abrindo rodovias e aparelhando a frota mercante, conseguiremos articular, em função desse objetivo, os meios de transporte e os escoadouros da produção, em conexão com tais empreendimentos, visando precisamente facilitar e garantir a sua execução, instalaremos a grande siderurgia, se necessário por iniciativa do próprio Estado, ativaremos as pesquisas de petróleo e continuaremos a estimular a utilização, em maior escala, do carvão mineral e do álcool combustível.⁵⁵⁹

Importante ressaltar, que durante o Estado Novo as relações entre Henrique Lage e Getúlio Vargas tornam-se cada vez mais próximas, com o presidente recebendo-o junto com

⁵⁵⁸ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n.12, dezembro de 1937, p. 32.

⁵⁵⁹ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n. 13, janeiro de 1938, p. 12.

ministros na tentativa de solução para os problemas financeiros das empresas, e também participando de recepções na residência do empresário no Jardim Botânico.⁵⁶⁰

Ocorrem, ainda, durante o ano de 1938, homenagens de parte a parte, como a concessão, por parte de Getúlio, da Ordem do Mérito Militar no grau de oficial a Henrique Lage, sendo o primeiro civil a receber tal honraria. A referida condecoração é entregue em 25 de agosto, junto à estátua de Caxias no Rio de Janeiro. Na ocasião, Vargas pronuncia as seguintes palavras: “É com a maior satisfação que vos entrego estas insígnias. Que a recompensa do governo aos vossos serviços sirva de exemplo e estímulo aos nossos cidadãos.”⁵⁶¹ Sobre a homenagem “O Imparcial” relata: “[...] A honraria do oficialato da Ordem do Mérito Militar concedida pelo Chefe da Nação ao industrial Henrique Lage, além de ser um ato de justiça vem afirmar uma doutrina de alta importância para a constituição de uma nova mentalidade no tocante à defesa nacional”.⁵⁶²

Cabe destacar que, em virtude das atividades de Henrique Lage, ocorre uma natural identificação dos militares do Exército e da Marinha com o industrial. Assim, diversas são as atitudes de apoio do empresário às iniciativas das Forças Armadas, como a instituição do "Prêmio Henrique Lage" para o primeiro colocado de cada turma da Escola Militar, e também da "Taça Lage", honraria maior da disputa esportiva entre as Escolas Naval e Militar.

Vale ressaltar que os cadetes da Escola Militar de Realengo têm tratamento especial nos navios de Henrique, inclusive recebendo passagens gratuitas para os que desejam visitar parentes no decorrer das férias escolares.⁵⁶³ Em gratidão, aqueles alunos também homenageiam o empresário, com a inauguração de uma foto no cassino da Corporação e a concessão do título de Cadete Honorário.⁵⁶⁴

Se por um lado Vargas homenageia Henrique, o empresário, por sua vez, também homenageia o presidente com a inauguração de dois retratos. O primeiro, afixado em 29 de agosto, na sede da Caixa Ita, situada à rua Silvino Montenegro, 50 e, o segundo, colocado em 10 de novembro, na sala de reuniões do Conselho Geral de Administração da Organização Lage, localizada na avenida Rodrigues Alves, 303.⁵⁶⁵

Nessa cerimônia, realizada em comemoração ao primeiro aniversário do Estado Novo, Lage pronuncia discurso, onde mais uma vez demonstra o seu apoio a Vargas: “[...] temos

⁵⁶⁰ DIÁRIO DE GETÚLIO VARGAS. Livro 1, p. 65; Livro 2, p. 69. Acervo do CPDOC.

⁵⁶¹ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n.16, setembro de 1938, p. 21.

⁵⁶² O IMPARCIAL. Rio de Janeiro, 24 de agosto de 1938, p.5.

⁵⁶³ PEREIRA, Paulo Afonso Costa. Comentários. *Revista do Clube Militar*. Rio de Janeiro, maio-junho, 1981.

⁵⁶⁴ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n.15, março e abril de 1938, p. 72.

⁵⁶⁵ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n.16, setembro de 1938, p. 72.

agora a honra de possuir na sala de nossos trabalhos a figura do Sr. presidente da Republica Dr. Getúlio Vargas, eminente brasileiro, justo e bom”⁵⁶⁶.

Em 1938 Lage recebe outras homenagens, como a da Fundação Osório do Rio de Janeiro, instituição de auxílio às órfãs de militares da terra, da qual é o patrocinador do curso ginásial.⁵⁶⁷ Em Imbituba, o empresário é homenageado através de um hino, de autoria do musicista Julio Barreto⁵⁶⁸. Em Orleans, o médico José de Lener Rodrigues dá o nome de Henrique Lage ao hospital localizado naquela localidade.⁵⁶⁹

Diante das homenagens recebidas em Imbituba e em Orleans, observa-se a importância da atuação de Henrique Lage na região, não apenas na exploração do carvão mineral, como também nas ações junto à sociedade.

O carvão mineral catarinense e o Estado Novo

Antes de abordar-se os aspectos específicos a respeito do carvão mineral catarinense, vale destacar a exploração das riquezas do subsolo. Nesta questão, a Constituição de 1934 coloca as minas como propriedade distinta do solo, com aproveitamento industrial dependendo de autorização ou de concessão federal, sendo as autorizações feitas a brasileiros ou a empresas organizadas no Brasil. O texto prevê, ainda, a nacionalização das minas julgadas essenciais à defesa econômica ou militar do país.

A Constituição de 1937 promove algumas mudanças, dentre as quais a exigência de que as empresas sejam constituídas por acionistas brasileiros. Outra modificação, é a inclusão de que as concessionárias de serviços públicos devem constituir a administração com maioria de brasileiros ou delegar a brasileiros todos os poderes de gerência, ampliando, assim, o caráter nacionalista. Essas novas exigências impedem a abertura constante da Carta de 1934, onde está definido apenas que as empresas devem ser constituídas no país, não especificando de forma clara a questão dos acionistas, nem a dos administradores.

Além da defesa nacionalista do texto constitucional, no final dos anos 30 discute-se o apoio mais efetivo para a indústria carbonífera nacional, considerando principalmente a intensificação do consumo e a necessidade de melhor aproveitamento do combustível. Assim,

⁵⁶⁶ *ibid.*, p.18.

⁵⁶⁷ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 3, n. 18, janeiro/fevereiro de 1939, p. 49.

⁵⁶⁸ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n. 17, dezembro 1938, p.10.

⁵⁶⁹ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 3, n. 18, janeiro/fevereiro de 1939, p. 16.

a partir de 1938, é iniciada a discussão de um projeto, oriundo do Ministério da Viação, que venha a premiar as necessidades do setor do carvão mineral.

O plano, complementado com os pareceres do Conselho Federal de Comércio Exterior e do Conselho Técnico de Economia e Finanças, propõe, grosso modo: a transformação do Conselho Nacional de Petróleo em Conselho Nacional de Combustíveis Minerais; o auxílio financeiro do governo às empresas carboníferas para montagem de usinas de beneficiamento; a melhoria das condições de transporte e aparelhamento dos portos; a concessão de crédito através do Banco do Brasil; a encampação da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina; e, a redução do custo de frete e carga e descarga dos portos.

A proposta é submetida a Getúlio Vargas que, em 5 de janeiro de 1941, a aprova com restrições, considerando que: não devem ser concedidos auxílios em dinheiro a empresas particulares, visto que a garantia do consumo dada pelo governo é suficiente para estimular a produção; não é aconselhável a organização de uma companhia carvoeira com a participação estatal, o Estado deve criar apenas meios para o desenvolvimento; é importante a instalação de usina de briquetagem, para aproveitamento de moinha do carvão; deve o Portoda Laguna ser aparelhado pelo governo Federal; e, o Portode Imbituba pode ser aparelhado pela União, se passar para o governo, caso contrário, ou seja, se permanecer sob concessão, cabe à concessionária o ônus; e, é preciso que seja organizada a frota carvoeira. Vargas estabelece, ainda, que as medidas do plano aprovadas por ele devem ser projetadas e orçadas e novamente submetidas à consideração da presidência.⁵⁷⁰

O projeto beneficia parcialmente os interesses de Henrique Lage no setor, visto que tanto no texto original quanto nas considerações restritivas de Vargas, existem definições que prejudicam a atuação de Henrique no sul catarinense, tais como: o impedimento de auxílio em dinheiro às empresas particulares; o ônus para Lage do aparelhamento do Portode Imbituba; e, a encampação da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina.

Quanto à proposta de encampação feita a Getúlio Vargas, este merece o interesse do presidente. Sabedor disso, Henrique Lage envia correspondência, em 10 de maio de 1939, com o seguinte teor:

⁵⁷⁰ Determinação expedida por Getúlio Vargas, exposição n. g/m 126 do Ministério da Viação. Fundo Presidência da República – CSN, caixa 507, pacote 1941.

[...] foi informado que V. Ex. desejava encampar várias estradas de ferro pertencentes à União e arrendadas a terceiros. (...) venho pedir licença para apelar para V. Ex. para que não seja destruída essa unidade de direção essencial à solução do referido problema (exploração da mina – transporte terrestre – estação carvoeira – transporte marítimo) conhecendo os resultados negativos (déficits) não me é possível procurar capitais de terceiros para consumi-los sem esperança de benefícios. A Estrada de Ferro Donna Thereza Christina, durante ainda algum tempo, terá prejuízo não sendo interessante comercialmente continuar o arrendamento. Não houve investimento governamental, a Companhia arrendatária foi forçada a investir mais de 4.000:000\$000 para aquisição de material, destacando a compra de 4 locomotivas para manter o tráfego. Peço, pois, a V. Ex., que antes de realizar a encampação da Estrada de Ferro, permita ao signatário desta prestar outros esclarecimentos úteis à apreciação de V. Ex., do problema em foco.⁵⁷¹

Como já visto, a Thereza Christina funciona com constantes prejuízos, ressaltando que, no período de 1884 a 1938, a Companhia só possui equilíbrio entre receita e despesa nos anos de 1922 e 1924, e entre 1933 a 1937, ou seja, durante 54 anos somente oito não constam como deficitários, situação essa que é decorrente da inconstância do aproveitamento do carvão mineral da região catarinense.

Como consta na carta, a ferrovia não possui perspectiva de lucratividade, assim, fica difícil para Henrique Lage conseguir investidores para a ampliação das linhas e melhoria das condições de tráfego, o que pode permitir a expansão da área de abrangência do atendimento e o oferecimento de serviços melhores e mais rápidos, favorecendo a obtenção de lucros consistentes.

Em outro ponto da correspondência, Lage pede que Vargas o consulte antes de encampar a Companhia. Este pedido, visa sensibilizar o presidente com o objetivo de obter da União o ressarcimento dos investimentos feitos na ferrovia. No entanto, apesar dos apelos de Lage, em 8 de março de 1940, com validade a partir de 1º de abril, o governo resolve assumir o controle da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina⁵⁷².

Observa-se, que no período imediatamente anterior a 1940, o carvão mineral, tanto o nacional quanto o importado, é basicamente utilizado pelas ferrovias e marinha mercante, que juntas consomem cerca de 75% do importado e 50% da produção nacional. As usinas de gás, isoladamente, consomem 13% do produto estrangeiro, e em associação com as minas, 30% do brasileiro. Assim, esses setores utilizam 88% do produto importado e 80% do produzido no país, ficando 10% do consumo com a indústria e o restante empregado em outras áreas. Esses

⁵⁷¹ Correspondência de Henrique Lage para Getúlio Vargas de 10 de maio de 1939. Fundo NAGmvop 35.03.06, pasta II.

⁵⁷² Decreto-Lei nº 2.074. KROETZ, op. cit.

números, favoráveis à indústria carbonífera, mostram a importância dos investimentos realizados na melhoria das condições de extração, transporte e beneficiamento do produto nacional.⁵⁷³

Essa melhoria de qualidade do produto, faz com que empresas construtoras de navios do exterior se interessem pela construção de embarcações que queimem o minério brasileiro. Como prova disso, estão os termos da correspondência enviada, em 3 de maio de 1939, pelo representante da empresa norueguesa A/S Frederiksstad Mek. Vaerksted, para Napoleão Alencastro Guimarães, onde oferece navios e afirma que: “em experiências realizadas com carvão brasileiro os resultados foram surpreendentes tanto técnico quanto econômico.”⁵⁷⁴

A análise dos números de produção do carvão nacional mostra o crescimento significativo da utilização desse produto, assim, são necessárias medidas que evitem a escassez do minério junto aos mercados consumidores. Em função dessa preocupação, em meados de 1939, o ministro João Mendonça Lima reúne-se com os mineradores catarinenses, propondo a formação de uma cooperativa com o objetivo de melhor organizar a produção carbonífera do Estado de Santa Catarina, no sentido de garantir uma produção suficiente para atender a demanda brasileira. Participam desse encontro Henrique Lage, Eugênio José Müller, Álvaro Monteiro de Barros Catão, Ernesto Lacombe, Jorge da Cunha Carneiro, Arcângelo Bianchini, Silvio Ferraro, e o prefeito municipal de Criciúma, Elias Angeloni.⁵⁷⁵

Como resultado, no início de 1940 é fundada a Cooperativa de Produção Carbonífera Sul Catarinense, com sede na rua do Rosário, 116, 1º andar. Presidida por Henrique Lage, a instituição congrega os produtores de carvão do sul de Santa Catarina e conta com a participação das companhias Barro Branco, Araranguá, Urussanga, Minas do Rio Carvão, Metropolitana e Montanha Carbonífera.⁵⁷⁶

Com o conflito mundial, o carvão mineral, assim como na Primeira Guerra, sofre com os problemas de abastecimento. A dificuldade de importação aumenta a necessidade de utilização do carvão nacional, e a produção não possui ainda meios de atender a repentina demanda do produto. Em razão disso, as empresas de Henrique Lage no setor carbonífero resolvem só atender determinados setores, como a navegação, que consome cerca de 70% do

⁵⁷³ NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *A ordem nacionalista brasileira: o nacionalismo como política de desenvolvimento durante o governo Vargas, 1930-1945*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Instituto de Estudos Brasileiros/USP, 2002, p. 134;135.

⁵⁷⁴ Carta de Erik D. Hirschfeld, representante da A/S Frederiksstad Mek. Vaerksted para Napoleão Alencastro Guimarães de 3 de maio de 1939. Fundo NAGmvop 1939.03.13, pasta 1. Acervo do CPDOC.

⁵⁷⁵ BELOLLI; QUADROS; GUIDI, op. cit., p. 146.

⁵⁷⁶ Carta de Henrique Lage para Getúlio Vargas de 31 de janeiro de 1940. Fundo NAGmvop 33.01.08. Acervo do CPDOC.

combustível brasileiro, a companhia de gás, além da Estrada de Ferro Central do Brasil, deixando, assim, de atender a outros clientes.⁵⁷⁷

Como exemplo do problema no abastecimento do carvão, cabe citar a carta enviada, em 11 de junho de 1941, da Societé Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro para o inspetor geral de iluminação, que informa sobre a dificuldade da obtenção do carvão de pedra tanto estrangeiro quanto nacional, o que compromete o abastecimento de gás no Rio de Janeiro.⁵⁷⁸ Outro exemplo, é a correspondência enviada, em 29 de julho de 1942, por Napoleão de Alencastro Guimarães, então diretor da Central do Brasil, para o ministro João Mendonça de Lima:

[...] a difícil situação de abastecimento de combustíveis à Central, perdura desde junho do ano passado, apesar dos esforços constantes da Administração da Estrada para obter maiores suprimentos, e da dedicação do seu pessoal para a redução considerável de consumo [...]

A redução dos abastecimentos de carvão, provenientes dos mercados norte americanos, e a irregularidade e insuficiência dos fornecimentos de carvão nacional e de lenha, conduziram a Estrada a uma posição que hoje se me afigura extremamente séria, pois, nem sequer vejo probabilidade de abastecimentos em tempo hábil para manter ainda a integridade dos transportes. Não recebemos durante o mês de Julho, um só carregamento de carvão estrangeiro. E os suprimentos de Santa Catarina, que já vinham deficitários em junho, acentuaram o déficit em julho. O mesmo pode-se dizer dos suprimentos do Rio Grande do Sul.

Decisões: a partir de 1º de agosto suspensão da totalidade do trafego de minérios destinado à exportação; redução de todos os trens de passageiros de caráter secundário; possibilidade de suspender trens noturnos.⁵⁷⁹

Conforme pode ser observado, é fundamental o aumento dos investimentos no setor carbonífero, não apenas em razão dos problemas de abastecimento ocorridos durante a guerra, mas também devido ao projeto de implantação da indústria siderúrgica.

Para suprir esta necessidade, em 1941, sob a presidência de Fausto Werneck Correa e Castro, a diretoria da Araranguá autoriza a cessão de parte dos direitos da exploração das jazidas carboníferas da região de Criciúma. Na justificativa, a diretoria informa que a cessão é

⁵⁷⁷ Correspondência de Pedro Brando para Napoleão de Alencastro Guimarães de 22 de março de 1943. Fundo NAGefcb 41.05.28/1, pasta V. Acervo do CPDOC.

⁵⁷⁸ Carta da Societé Anonyme du Gaz do Rio de Janeiro para o Inspetor Geral de Iluminação de 11 de junho de 1941. Fundo Presidência da República - Gabinete Civil, caixa 506.

⁵⁷⁹ Correspondência de Napoleão de Alencastro Guimarães para João Mendonça de Lima de 29 de julho de 1942. Fundo NAGefcb 41.05.28/1, pasta III.

feita em função da necessidade de intensificação da produção de carvão, principalmente para atender ao projeto siderúrgico governamental, através da exploração simultânea das reservas de carvão, visto a impossibilidade da Companhia em executar a extração do minério dessa forma, pela falta de recursos. Segundo o presidente da Companhia: “[...] os investimentos são de vulto e empréstimos podem por em risco os bens. Além disso existem prazos para início da exploração tanto nos contratos quer no Código de Minas”.⁵⁸⁰

Além da atuação na região sul de Santa Catarina, Henrique Lage investe também no Paraná, formando a Companhia Mineração e Metallurgia São Paulo – Paraná.

A Companhia Mineração e Metallurgia São Paulo – Paraná

Dentro do projeto siderúrgico de Henrique Lage, em 1937 é constituída a Sociedade Anônima Companhia Mineração e Metallurgia São Paulo – Paraná, com sede no Rio de Janeiro e atuação em território paranaense.

A São Paulo-Paraná possui capital de mil contos de réis, dividido em 5.000 ações de 200 mil réis cada, e tem como principais finalidades: a extração de carvão e o beneficiamento desse combustível; a lavra de jazidas de minérios metálicos e não metálicos; a exploração das indústrias metalúrgicas em geral e, em especial, da indústria siderúrgica para fabricação de material de construção civil, naval, ferroviário, bélico e maquinaria; a atuação na indústria de cerâmica especialmente dos refratários; e a comercialização dos produtos resultantes de exploração das indústrias enumeradas.

A Companhia inicia as atividades efetuando experiências com o carvão extraído das terras da região de Antonina, adquiridas por Henrique Lage em agosto de 1931, para pesquisar minério de ferro de conformidade com a autorização governamental.⁵⁸¹

A principal experiência é feita em 19 de agosto de 1938, quando a Companhia, em conjunto com a rede de viação Paraná-Santa Catarina, utiliza o mineral retirado da jazida do “Pinhal” na locomotiva “MIKADO” e realiza, com sucesso, uma viagem entre as estações de

⁵⁸⁰ COMPANHIA BRASILEIRA CARBONÍFERA DE ARARANGUÁ. Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 7 de maio de 1941. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 114, n. 202, 30 de maio de 1941, p. 10.

⁵⁸¹ As terras são adquiridas de Carlos Medina Sampaio Correa e D. Argentina Sampaio Correa por Rs. 60:000\$000 (sessenta contos de réis) e quitadas, posteriormente, em 29 de maio de 1934. Escritura de compra e venda. Rio de Janeiro: Cartório do 3º ofício de notas, livro nº 1.172, folhas 76v e 77. Microfilme rolo 010.182-79. Acervo do Arquivo Nacional. Quitação - Rio de Janeiro: Cartório do 3º ofício de notas, livro nº 1.197, folhas 69v-71v. Microfilme rolo 010.187-79. Acervo do Arquivo Nacional. Autorização constante do Decreto nº 24.251, de 15 de maio de 1934.

Jaquariahyue e Barbosas. Diante desse acontecimento, no ano seguinte, em 8 de novembro, a Companhia é autorizada a funcionar e, em 5 de setembro de 1940, o governo autoriza a São Paulo-Paraná a lavrar a jazida de carvão mineral em terrenos da fazenda do Pinhal, no município paranaense de Siqueira Campos⁵⁸².

Na ocasião, estão na direção da Companhia Henrique Lage, como diretor-presidente; José de A Miranda Couto como vice-presidente; Cícero Nobre Machado na função de diretor-secretário; Henrique Victor Lage no cargo de diretor-tesoureiro; e Antonio Tavares Leite como diretor-técnico. Logo depois, com o falecimento de Henrique Lage, surgem importantes modificações com relação ao comando da empresa, passando a ocupar o lugar de Henrique Antonio Tavares Leite, sendo extintos os cargos de vice-presidente e de diretor-técnico. Além dessas mudanças, Henrique Victor Lage renuncia ao posto de diretor-tesoureiro.

Observa-se que cada vez mais Henrique Lage se empenha na concretização do projeto siderúrgico, e para isso passa a investir cada vez mais nas condições de produção da Ilha do Vianna.

A siderurgia na Ilha do Vianna e o projeto siderúrgico nacional

Nos anos iniciais do Estado Novo Henrique Lage prossegue com o projeto siderúrgico na Ilha do Vianna, com a inauguração do forno basculante de 20 toneladas, do tipo Siemens-Martin, passando a produzir vergalhões e barras de aço, utilizando, para isso, minério extraído das jazidas de Gandarella.

Para atender a esse novo momento a diretoria da Costeira aprova, em julho de 1940, proposta de Thiers Fleming para a alteração do Estatuto da Companhia, com a criação da Diretoria de Siderurgia, justificada através da seguinte exposição:

Como sabeis, entre as finalidades de nossa Companhia se inclui a indústria siderúrgica, como elemento básico para a construção naval e a navegação. De algum tempo a esta parte, a Companhia vem imprimindo um movimento acelerado a este setor de suas atividades, tendo também em vista os interesses da defesa nacional. Foram executados vários trabalhos no sentido de se criar uma usina siderúrgica modelo

⁵⁸² A viagem entre as estações corresponde a um trecho de 89 kms., e feita em 3 horas e 41 minutos, sendo 2 horas e 57 minutos de tempo de locomoção efetivo, o que corresponde a 14 minutos mais rápido do que é feito normalmente. CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n. 17, dezembro de 1938, p. 31. Autorizada a funcionar pelo decreto nº 4.853 e a lavrar a jazida pelo decreto nº 6.227. DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO. Rio de Janeiro: 14 de setembro de 1940.

na Ilha do Vianna, avultando entre eles, o da instalação de um forno Siemens-Martin, já em pleno funcionamento.⁵⁸³

Cabe lembrar que, além do forno Siemens-Martin, a Ilha do Vianna possui outros equipamentos, como fornos de cadinho para ferro, aço, bronze e ligas leves, tendo como especialidade a fabricação dos mais diversos produtos, como aço laminado, aço fundido, peças e máquinas.⁵⁸⁴

Com relação ao plano estatal para a indústria siderúrgica, no início de 38, o Conselho Técnico de Economia e Finanças⁵⁸⁵ recebe, para análise, o contrato revisado da Itabira. No Conselho, o projeto é aprovado a partir do parecer favorável do relator Pedro Rache, no entanto, surgem divergências, principalmente através de Guilherme Guinle que, sobretudo pela posição nacionalista, apresenta voto em separado.

Nesse voto, Guinle analisa a questão siderúrgica, afirmando que o Brasil se encontra em excelentes condições para a criação da grande siderurgia, pois possui minério de ferro em quantidade e qualidade excepcionais; calcário, manganês, carvão mineral, que se presta à coqueificação; e mercado interno em franca expansão. Guinle destaca, ainda, que a exportação de minério, sob o prisma econômico, é muito menos valiosa do que a criação da indústria nacional do aço.⁵⁸⁶

Apesar da aprovação do acordo com a Itabira, Vargas não conclui o processo, e resolve encaminhá-lo ao Conselho Federal de Comércio Exterior, para que este organismo emita opinião a respeito do caso⁵⁸⁷. O Conselho adota uma posição nacionalista próxima à de Guinle e emite parecer contrário, o que é acatado por Vargas que, em 11 de agosto de 1939, declara definitivamente caduco o contrato da Itabira Iron⁵⁸⁸. O Conselho propõe, ainda, o monopólio das exportações de minério e que, com os recursos da venda do produto ao

⁵⁸³ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral Extraordinária de 19 de julho de 1940. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, ano 113, n. 270, 17 de agosto de 1940, p. 12.

⁵⁸⁴ Relatório sobre a indústria siderúrgica no Brasil, elaborado por G. Bacu Cox, Glycon de Paiva Teixeira e Luciano Jacques de Moraes, membros do Departamento Nacional de Produção Mineral, para Edmundo de Macedo Soares. Fundo EMSp/Cox, G 1940.11.23. Microfilme rolo 17, fotograma 556. Acervo do CPDOC.

⁵⁸⁵ Formado pelo ministro da Fazenda Artur de Souza Costa (presidente); Guilherme Guinle; Mário de Andrade Ramos; Romero Estellita; Pedro Demóstenes Rache; Aluísio de Lima Campos; Lúcio Barbosa Carneiro; Abelardo Vergueiro César; Luiz Valentim Bouças e Aurino Moraes. GOMES, Francisco Magalhães. *História da Siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1983, p.214; BARROS, op. cit., p. 227.

⁵⁸⁶ BARROS, op. cit., p. 231.

⁵⁸⁷ É formada uma Comissão específica, composta por: ministro Barbosa Carneiro, Secretário Executivo do Conselho; General Amaro Soares Bitencourt, pelo Ministério da Guerra; Almirante Ary Parreiras, pela Marinha (relator) e os conselheiros Benjamin do Monte, Luciano Jacques de Moraes e Guilherme Weinschenck.

⁵⁸⁸ Através do Decreto-Lei nº 1.505. BARROS, op. cit., p. 223-255.

exterior, seja financiada a criação de uma indústria siderúrgica estatal ou paraestatal, com predomínio governamental.

Contando com o parecer do Conselho de Comércio Exterior, além da percepção do empresariado nacional de que apenas com a intervenção estatal é possível a instalação da siderurgia no Brasil, Getúlio parte, então, para a concretização do projeto estatal com a criação, em 5 de agosto de 1939, da Comissão Preparatória do Plano Siderúrgico Nacional, sob a presidência de Edmundo de Macedo Soares e Silva.⁵⁸⁹

Paralelamente, chega ao Brasil um grupo de técnicos da United States Steel Corp. para estudar a implantação da siderurgia. Esta comissão visita, junto com representantes brasileiros, a região do Vale do Paraíba e os Estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Santa Catarina. Ao chegar neste Estado, em setembro, a equipe analisa as formações carboníferas, examina as minas existentes e conhece as condições dos portos de Imbituba e Laguna. Durante a presença dos técnicos em solo catarinense as empresas de Henrique Lage prestam toda a assistência, oferecendo as amostras de carvão que são enviadas ao Rio de Janeiro para a realização de experiências. Os resultados dos ensaios são plenamente satisfatórios, inclusive os de coqueificação realizados na fábrica de gás, confirmando, assim, os estudos feitos por Fleury da Rocha na Europa e por Fonseca Costa, no Instituto Nacional de Tecnologia.⁵⁹⁰

No relatório conjunto dos técnicos brasileiros e estadunidenses, apresentado em 20 de outubro de 1939, constam, em termos gerais, as seguintes propostas: constituição de uma sociedade anônima brasileira para a construção e exploração de uma usina siderúrgica localizada perto da cidade do Rio de Janeiro, ficando para ser discutida entre o governo do Brasil, o capital nacional e a United States Steel Corporation, a organização, disposições financeiras e direção do empreendimento; utilização na usina do coque de carvão nacional e importado, porém, em virtude de ainda o produto brasileiro não ter sido utilizado em alto-forno, recomenda-se inicialmente a mistura ao carvão estrangeiro, com a substituição gradativa e crescente; implementação de medidas para a melhoria das condições de transporte e das instalações portuárias; e, adoção do processo Siemens-Martin básico para a fabricação de aço.⁵⁹¹ Os técnicos americanos recomendam, ainda, que a United States Steel participe do empreendimento.

⁵⁸⁹ Fazem parte da Comissão, além de Macedo Soares, Joaquim Miguel Arrojado Lisboa, João Baptista da Costa Pinto e Plínio Reis de Cantanhede e Almeida. SILVA, Edmundo, 1972a, p.127.

⁵⁹⁰ SILVA, 1972a, op. cit., p. 129.

⁵⁹¹ Relatório assinado por Edmundo Macedo, Plínio Cantanhede, João Baptista Costa Pinto, Joaquim Miguel Arrojado Lisboa e mais sete técnicos estrangeiros. Relatório de 20 de outubro de 1939. Fundo Presidência da República - CSN, caixa 507, pacote 1940. Acervo do arquivo nacional.

Durante o ano de 1940 surge uma série de acontecimentos que norteiam o processo de implantação da indústria siderúrgica no Brasil. Logo no início do ano, tudo caminha na direção da presença da Steel no empreendimento até que, em 16 de janeiro, surge a informação da desistência da empresa, visto que o Conselho Financeiro da Companhia veta o projeto, por não querer empregar, na oportunidade, capital no exterior.

Mesmo diante desse acontecimento os trabalhos prosseguem, com a Comissão Preparatória do Plano Siderúrgico Nacional produzindo, em fevereiro, relatório específico, onde além de incorporar as propostas da comissão conjunta propõe outras iniciativas, tais como: incentivar a Companhia Siderúrgica Belgo Mineira a completar as instalações de Montvade e Sabará; incentivar a organização de uma grande fábrica de vagões e, mais tarde, de locomotivas; e, criar o Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, para coordenar a execução de todos os trabalhos referentes às indústrias de mineração e metalúrgica.⁵⁹²

Diante da desistência da Steel, Vargas toma a decisão de implantar a siderurgia no país através da utilização de capitais estatais e de particulares, além de buscar financiamento nos Estados Unidos. Para isso, em 4 de março, institui a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional⁵⁹³, tendo como presidente Guilherme Guinle, com a responsabilidade de elaborar um projeto para a instalação de uma usina siderúrgica e, também, estudar o aproveitamento do carvão catarinense.

Pouco depois, em maio, possivelmente para pressionar o governo americano na concessão de recursos para a viabilização do projeto siderúrgico, Vargas informa ao Departamento de Estado que a Krupp, firma alemã, se dispõe a construir a usina. Preocupados com a possibilidade do apoio alemão se transformar em dependência militar do Brasil para com aquele país, os Estados Unidos começam a se mobilizar para atender ao pleito brasileiro.

Paralelamente, a Comissão Executiva prossegue com os estudos relativos ao carvão, ficando definida a utilização do mineral catarinense devidamente beneficiado, mas inicialmente misturado ao produto estrangeiro. Para os transportes, a Comissão indica a necessidade de melhoria das condições de tráfego da Central do Brasil e da Thereza Christina, além de investimentos nos portos catarinenses. Quanto ao local de instalação da grande usina, existem propostas para que seja construída no Vale do Paraobepa, em Minas Gerais; no

⁵⁹² Carta do Major Edmundo de Macedo Soares e Silva (presidente), João Baptista Costa Pinto, Plínio Cantanhede e Joaquim Miguel Arrojado Lisboa para o ministro Mendonça Lima de 29 de fevereiro de 1940. Fundo Presidência da República, caixa 212, pacote 1940, doc. 20327. Acervo do arquivo nacional.

⁵⁹³ Instituída através do Decreto Lei nº 2.054, e composta por Oscar Weinschenk, Ari Frederico Torres, Heitor Freire de Carvalho, Edmundo de Macedo Soares e Silva e Adolfo Martins de Noronha Torrezão. GOMES, op. cit., p. 247. Sobre a siderurgia, além das obras já citadas Cf: SILVA, Edmundo, 1972, op. cit., p. 103-117; CORSI, op. cit., p. 71; DRAIBE, op. cit. p. 103. SOLA, op. cit., p. 276.

Distrito Federal; e na cidade fluminense de Volta Redonda. Após a análise das condições de segurança, mão-de-obra, chegada da matéria-prima e mercados consumidores, Volta Redonda é escolhida para sediar o empreendimento. Prontos os estudos e o projeto, estes são apresentados a uma consultoria americana que os aprova. Fica restando a solução para os recursos financeiros, assim, em julho, Guinle, Ari Torres e Edmundo de Macedo Soares rumam para os EUA, com o objetivo de iniciar os entendimentos para a obtenção do financiamento para a construção da usina.

Avaliando a proposta brasileira, o Banco de Exportação e Importação (Eximbank), instituição que conta com a participação do Estado, concorda em emprestar 20 milhões de dólares com garantia do Tesouro Nacional e aval do Banco do Brasil. Porém, para a consumação do acordo, existe a dependência da aprovação, por parte do Congresso americano, do aumento do capital do Eximbank para 500 milhões de dólares, fato este que ocorre em 11 de setembro de 1940.

Em janeiro de 1941, o governo aprova o plano para construção e exploração de Volta Redonda e constitui, em 9 de abril, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), sendo designado como presidente Guilherme Guinle. Entusiasta da siderurgia nacional, Henrique Lage é lembrado na primeira Assembléia Geral Ordinária da Companhia, realizada em 8 de abril de 1942. Na ocasião é aprovado por unanimidade pelos presentes, voto de pesar pelo falecimento do industrial, lido pelo acionista Manoel Gomes Moreira:

Proponho que se lance em ata um voto de pesar, pelo desaparecimento de Henrique Lage, cuja morte, estou certo, todos os bons brasileiros sinceramente deploram. Muito justo me parece registrar nos anais das assembleias da Companhia Siderúrgica Nacional este preito à memória do insigne patricio, grande animador que foi de problemas vitais da nacionalidade. Realmente na navegação marítima e na aérea, nas construções naval, aeronáutica e portuária, na exploração do combustível nacional e, por fim, na siderurgia deixou traços notáveis do seu devotado e infatigável labor pelo progresso do nosso Brasil.⁵⁹⁴

Observa-se, assim, que o encaminhamento governamental para a instalação da grande siderurgia sob controle estatal, inviabiliza a ação de Henrique Lage para a implementação do plano siderúrgico próprio, ficando a atuação do empresário praticamente restrita às instalações da Ilha do Vianna, com a produção atendendo ao consumo de suas empresas. Entretanto, o

⁵⁹⁴ COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL. Ata da Assembléia Geral Ordinária de 8 de abril de 1942. In: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 15 de maio de 1942.

projeto do governo favorece a outro setor de atuação de Henrique Lage, o do carvão mineral, devido ao aumento da necessidade de utilização do produto, já que fica comprovada a qualidade de coqueificação do mineral para a utilização na usina de Volta Redonda.

Enquanto na segunda metade da década de 1930 o desenvolvimento da siderurgia se intensifica, a atuação empresarial de Henrique Lage parece que estimula Gabriella Besanzoni, que também parte para a formação de uma empresa, a Theatro Brasileiro.

A participação de Gabriela como empresária: a criação da S.A. Theatro Brasileiro.

Em anúncio publicado em 29 de janeiro é apresentado o prospecto para subscrição de ações da S/A Theatro Brasileiro.⁵⁹⁵ Com o capital social de mil contos de réis, dividido em 5.000 ações de 200 mil réis cada uma, a sociedade possui por objeto a fundação do teatro nacional com caráter educativo e cultural, com finalidade social e estética, proporcionando ao Brasil e a outros países audições e espetáculos musicais.

Aproveitando a oportunidade, no mesmo anúncio da convocação para a subscrição, Gabriella tece considerações sobre o Brasil, dizendo-se identificada com o país, e como forma de retribuição ao carinho do público se propõe, através da sociedade criada, contribuir na formação de artistas nacionais. Diante dessas afirmações, observa-se claramente a intenção de Besanzoni em demonstrar apreço à nação brasileira aproveitando-se, assim, do sentimento nacionalista do período.

Vale lembrar que, na ocasião, o estado de saúde de Henrique Lage não é dos melhores, e que Gabriella já é vista como a principal herdeira. Assim, esse pronunciamento é feito, possivelmente, em função de questionamentos a respeito da cidadania italiana da cantora, fazendo com que Besanzoni busque amenizar os sentimentos contrários à presença dela como virtual sucessora do empresário.

O interesse de Gabriella em utilizar a Companhia para agradar ao governo, fica evidente com a realização das temporadas populares, e que são realizadas no estádio do Botafogo e no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, sendo que, neste local, são chamadas de “Vesperal Vargas”. Além dessas apresentações, na residência da rua Jardim Botânico, sede da Companhia, Gabriella promove constantes concertos, e que contam com a presença de

⁵⁹⁵ São incorporadores, além de Besanzoni, Manoel Gomes Moreira, Bruno Bobbio, Leopoldo de Figueiredo, Mario de Oliveira, E. Maristany Junior e Jorge Franklin Sampaio. In: Rio de Janeiro, *Jornal do Commercio*, 29 de janeiro de 1937.

importantes setores da sociedade. A respeito de um desses eventos, realizado em junho de 1937, o “Jornal do Brasil” noticia:

No pátio maravilhoso em que os batráquios de bronze lançam água na piscina profunda e espelhante a Sra. Henrique Lage, que é também a grande cantora Gabriella Besanzoni Lage a mais bela voz do século, recebe os seus convidados para a apresentação da ópera nacional [...].

Presentes: Sras. Condessa Pereira Carneiro; Gustavo Capanema; Leonardo Truda; Deputado França Filho; Pedro Brando; Alencastro Guimarães. Às 10 horas chega a Sra. Getúlio Vargas [...] Quando o concerto terminou, aplausos de pé. O Sr. ministro da Educação, terminado o concerto, diz à Sra. Gabriella Besanzoni Lage. “- O Brasil fica-lhe devendo em grande serviço, minha senhora.” Ao que a grande cantora responde com galanteria incomparável. “- Seria a minha maior glória, Excia., prestar um serviço ao Brasil.”⁵⁹⁶

Ressalta-se que a residência dos Lage torna-se praticamente um conservatório de canto, onde são instalados nove estúdios, cada um com piano e maestro, chegando a abrigar cerca de 74 alunos. A Theatro Brasileiro atinge a três quadros completos, com Besanzoni trazendo da Europa importantes cantores da época, que são mesclados com os alunos nacionais, estes tendo inclusive o apoio de professores da língua italiana.⁵⁹⁷ Assim, a Companhia, cuja primeira apresentação é no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, em 8 de dezembro de 1937, realiza entre os anos de 1937 e 1938 mais de cem apresentações nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

Mas o ano de 1937 não é apenas de realizações para Gabriella. Na noite de 23 de novembro a cantora sofre um acidente de automóvel e fratura o pé, sendo atendida inicialmente no Hospital Miguel Couto e, mais tarde, internando-se no Hospital de Acidentados, pertencente ao Lloyd Industrial Sul Americano.⁵⁹⁸ Alguns dias depois do acidente, a cantora retorna à residência e, em 8 de dezembro, viaja para a Itália, onde completa a sua recuperação, voltando ao Brasil em março de 1938.⁵⁹⁹

⁵⁹⁶ JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, ano XLVII, n. 15.029, junho de 1937, p. 12.

⁵⁹⁷ TERRÉ, op. cit, p. 89.

⁵⁹⁸ Procedente da Gávea com destino ao Centro, o automóvel dirigido pelo motorista particular de Gabriella, que trazia como passageiras além da esposa de Henrique, a irmã Adriana Besanzoni e a sobrinha Ana de Paula, choca-se com outro veículo, na Rua São Clemente esquina com Rua Bambina. JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, ano XLVII, n 275, 24 de novembro de 1937, p. 11.

⁵⁹⁹ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n.12, dezembro de 1937, p. 26; CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: Tipografia Costeira, ano 2, n.14, fevereiro de 1938, p.12.

Retornando ao mundo dos negócios de Henrique Lage, passa-se a abordar a questão da construção naval na Ilha do Vianna, e as atividades da Costeira durante o período referente ao Estado Novo.

As novas encomendas e o impacto sobre as finanças da Costeira

Com as dívidas renegociadas com o Banco do Brasil e animado com o discurso de posse de Mendonça Lima, Henrique Lage busca novos recursos para investimentos na construção naval. Surge então, o interesse do industrial na construção na Ilha do Vianna de dois navios do tipo “Aras” para passageiros e cargas, visto que, na ocasião, existe carência desse tipo de embarcação, já que os armadores preferem os navios cargueiros aos de passageiros, ou até mesmo aos mistos.

Para a concretização do projeto, Henrique Lage procura auxílio governamental e, em audiência com Getúlio Vargas consegue a promessa de ajuda. Em decorrência, Henrique envia correspondência ao governo onde solicita ajuda de 50.000 contos de réis dando como garantia a frota avaliada em 180.000 contos de réis e mais os dois navios. Além disto, Lage oferece a subvenção do Lloyd Nacional que está prevista no contrato com o governo.

Passam-se meses e o subsídio não sai, no entanto, independente disso, Henrique prepara as carreiras e as oficinas da Ilha do Vianna e dá início à fundição das partes que comporão a quilha do primeiro navio. Enquanto isto, o processo que solicita a ajuda governamental, depois de circular pela burocracia, é arquivado.⁶⁰⁰

Apesar da negativa do setor público, Lage continua determinado em desenvolver a construção naval na Ilha do Vianna. Assim, busca encomendas fora do Brasil através do agente na Inglaterra Campbell & Sons, surgindo, então, o pedido para a construção de seis pesqueiros de 680 toneladas, feita pela firma inglesa The Marine Navigation Company Ltda.. A possibilidade da construção de embarcações entusiasma Henrique, que assina o contrato com os ingleses em julho de 1939, sem consultar os principais auxiliares.

Na ânsia de implementar a construção naval, Lage submete-se a um contrato que o prejudica, isto porque, os termos do acordo prevêem o pagamento parcelado das embarcações da seguinte forma: a primeira parte no lançamento; a segunda, quando a obra estiver em meio; e, a terceira, por ocasião da entrega. Observa-se que essa modalidade de pagamento significa que a Costeira é que financia a obra, pagando juros.⁶⁰¹

⁶⁰⁰ BRANDO, op. cit., p. 67;75.

⁶⁰¹ *ibid.*, p.112

Em virtude dessa modalidade de pagamento, para que o empreendimento venha a possibilitar algum lucro torna-se necessário que os pesqueiros sejam construídos rapidamente. No entanto, mesmo buscando agilizar as obras, iniciadas em 1941, surgem dificuldades com relação ao fluxo de caixa e, assim, a Costeira necessita recorrer ao Banco do Brasil para o desconto de títulos. A situação se agrava com a entrada dos Estados Unidos no conflito mundial, pois surge a necessidade de se acelerar as compras do material necessário para a confecção das embarcações, o que aumenta a dificuldade do equilíbrio financeiro da obra. Assim, o pagamento dos juros bancários e o encarecimento dos insumos consomem praticamente todo o lucro.⁶⁰²

Os episódios descritos ressaltam três questões importantes: a determinação dos Lage em desenvolver a construção naval na Ilha do Vianna; um certo desinteresse governamental em apoiar projetos no setor; e, o temperamento impulsivo de Henrique Lage para com os negócios.

Observa-se que desde os tempos de Antonio Martins Lage Filho surgem tentativas de implantar efetivamente a construção naval na Ilha do Vianna, no entanto, pela falta de encomendas e, também, pela escassez de financiamento governamental, os estaleiros dos Lage sofrem com a descontinuidade das obras, impossibilitando o desenvolvimento da indústria naval naquele local. Por isso, quando acontece qualquer possibilidade de serviço, Henrique Lage se entusiasma e se envolve, de forma emocional, na concretização do negócio, sem avaliar detalhadamente a lucratividade do empreendimento.

Com relação aos pesqueiros, o estado de guerra faz com que eles sejam transformados em corvetas de 813 toneladas e, em função de um acordo formalizado em outubro de 1942, os ingleses cedem os navios para a Marinha de Guerra do Brasil. Com novos nomes, as embarcações são lançadas ao mar durante o ano de 1942 na seguinte ordem: Matias de Albuquerque, em 11 de junho; Felipe Camarão, em 2 de julho; Henrique Dias, em 26 de agosto; Fernandes Vieira, em 10 de outubro; e, Vidal de Negreiros, em 11 de dezembro. No ano seguinte, em 2 de julho, é lançado o Barreto de Menezes.⁶⁰³

Mais investimentos, mais empréstimos, mais dívidas. Vale observar que no decorrer da execução do contrato de 1936 com o Banco do Brasil outros acordos são realizados com a instituição bancária oficial, como a concessão de novos financiamentos garantidos pelas receitas da Costeira. O mais importante deles é formalizado em 6 de junho de 1940, quando,

⁶⁰² *ibid.*, p. 178; 179.

⁶⁰³ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In.: *História Naval Brasileira*. v. 5, t. II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha - Serviço de documentação Geral da Marinha, 1985, p. 285.

após a contabilização das amortizações e dos novos compromissos, chega-se a um débito no valor de 58.000 contos de réis que, sem desconsiderar o que está estabelecido no contrato de 1936 quanto à parcela de cerca de 34.270 contos de réis, determina a liquidação da dívida mediante o pagamento em parcelas de 7.020 contos de réis anuais, compreendendo amortização e juros. Para o pagamento dessas parcelas, são utilizados os recursos advindos das subvenções do governo federal à Companhia Costeira e, caso venha a ocorrer a falta desse subsídio, os devedores solidariamente devem pagar com recursos próprios.

Essa renegociação compromete ainda mais as receitas da Companhia, aumentando a necessidade de um controle maior sobre as finanças da empresa. Preocupado com a situação, Thiers Fleming encaminha, em 7 de setembro de 1940, carta a Henrique Lage, sugerindo a continuidade das atividades de coordenação financeira feita pelo empresário, indicando o nome de Pedro Brando para a realização de tal tarefa. Ainda na correspondência, Thiers ressalta que desta vez a coordenação deve envolver apenas a Costeira e o Lloyd Nacional, já que as outras companhias se recusam a participar. Isto ocorre, pois a cada melhora do industrial, os responsáveis pelas finanças daquelas empresas continuam se entendendo diretamente com Henrique.

Segundo relato de Thiers, Henrique Lage, ao ler a carta, afirma que o presidente da Costeira está amedrontado com os compromissos, e também pelas considerações pessimistas de Alberto Lage, tesoureiro da Companhia e que pretende substituí-lo por Álvaro Lage. Surpreso com a afirmação de Henrique, Thiers pede, então, para ser substituído do comando da Costeira, o que sensibiliza o empresário, que não concorda e, assim, mantém o diretor-tesoureiro. Alberto, porém, continua não gozando da confiança de Henrique Lage, inclusive é acusado pelo industrial, de formar com Renaud e Frederico uma aliança contra ele.

Analisando esses acontecimentos, Thiers considera que a proposta não é aceita pois Henrique deseja para sucedê-lo Victor Lage e, assim, não se interessa em dar a coordenação financeira a Pedro Brando.⁶⁰⁴

Embora com dificuldades, a Costeira consegue, até março de 1941, honrar os compromissos estabelecidos nos contratos. Na ocasião, conforme já visto, ocorre a criação da Comissão de Marinha Mercante e Vargas suspende as subvenções pagas às empresas de navegação, cancela a isenção de direitos e o auxílio à construção naval no Brasil e, assim, sem o subsídio governamental, Lage não tem condições de cumprir o compromisso com o Banco do Brasil.

⁶⁰⁴ FLEMING, 1949, op. cit., p. 31.

Em decorrência, para evitar a inadimplência da Costeira, o governo resolve conceder, em 23 de junho, um empréstimo para pagamento de pessoal na ordem de até a 3.800 contos de réis, e prorrogar, para 9 de outubro, o prazo de cancelamento das subvenções. Como contrapartida, o Banco do Brasil exige informações a respeito do ativo e passivo de cada companhia pertencente a Henrique Lage. Diante dessa exigência, Thiers encaminha correspondência às empresas, onde pede a colaboração no sentido do fornecimento de informações a Pedro Brando, bem como conclama a todos para a promoção da união financeira entre as instituições. Com isto, Fleming tenta retomar a estratégia proposta a Henrique em setembro de 1940.

Pouco depois, em 2 de julho de 1941, ocorre o desenlace de Henrique Lage.

O falecimento de Henrique Lage

Em 16 de junho de 1941, Henrique Lage, sente o agravamento do seu estado de saúde e solicita, através de circular, que os dirigentes das empresas prestem informações a Gabriella Besanzoni a respeito das atividades de cada uma delas, como também dêem conhecimento prévio de qualquer intenção de deliberações de vulto. Além disto, Lage pede a comunicação com antecedência da realização das assembléias e reuniões de diretoria, o que facilita a presença Besanzoni. No encerramento da correspondência, que conta com a assinatura de Pedro Brando como testemunha, o industrial escreve: “Agradecendo mais esta prova de lealdade que me prestam, subscrevo-me amigo muito grato”.⁶⁰⁵

Pode-se notar, através da análise do teor da circular, que Henrique Lage tem grande preocupação quanto à aceitação do comando de Gabriella por parte dos dirigentes das empresas, por isto, em nenhum momento, a coloca na condição de substituta. O que Henrique procura mostrar é que, em virtude do seu estado de saúde, existe a necessidade de Gabriella Besanzoni ter mais conhecimento das empresas. Dois detalhes no documento evidenciam essa preocupação de Lage, a assinatura de Pedro Brando como testemunha e o agradecimento antecipado da prova de lealdade, por parte dos auxiliares.

Na ocasião, visitar Henrique Lage não é tarefa das mais simples, isto porque, segundo relato de Thiers Fleming, só se aproxima do empresário quem Gabriella Besanzoni permite. Entre os que estão previamente autorizados, encontram-se Pedro Brando, Álvaro Catão e Oswaldo Werneck, sendo que o próprio Thiers necessita pedir audiência a Besanzoni, por

⁶⁰⁵ MELLO, op. cit., p.103;104 anexo.

intermédio de Brando. Ainda de acordo com Thiers, nas visitas ele tem normalmente a companhia de Gabriella ou de Ernesto, irmão da cantora.⁶⁰⁶

A saúde de Henrique Lage piora progressivamente e os médicos proíbem que o empresário seja molestado com assuntos relacionados aos negócios. O conhecimento dessa situação ultrapassa os limites da família e de seus auxiliares diretos, e chega aos fornecedores, que ficam alarmados diante da incerteza quanto ao futuro das empresas caso ocorra, naquela oportunidade, o falecimento do industrial.

Aos poucos, Lage toma consciência da proximidade do próprio desenlace e prepara, em 29 de junho, o processo sucessório, escrevendo correspondência dirigida a Getúlio Vargas e ditando o testamento. Presente na ocasião, Pedro Branco narra aquele momento:

[...] aquele homem forte, que vivera falando pelas bocas de suas máquinas, que respirava pelas chaminés dos seus navios, que fizera locomotivas se movimentarem com o seu suor transformado em carvão, que discutia o problema que se desenvolveria dentro de cinquenta ou cem anos e nunca falara em morte – chega à compreensão exata do seu estado – e se prepara sereno, firme, tranqüilo e equilibrado para partir! Com o mesmo desprendimento com que criara, ele dita a vida futura das suas empresas fora de suas mãos!

Inicia pela carta de ´adeus` ao Grande presidente Getúlio Vargas e com a mesma firmeza entrega aquela missiva assinada para que eu me incumbisse da missão final. Segue-se o seu testamento e as disposições finais acompanhadas das suas minuciosas explicações sobre tudo o que poderia suceder.

Na carta a Getúlio Vargas, Henrique Lage coloca os destinos da Organização Lage sob a proteção do presidente e declara:

Retirando da relação dos meus navios os necessários para as linhas de carvão e sal da minha Organização, estão os demais à disposição de V. Excia. para serem incorporados à Grande Companhia Unificada, que sei é seu pensamento fazer.

No final da missiva, o empresário cita as dívidas e afirma:

⁶⁰⁶ FLEMING, 1949, op. cit., p. 31; 32.

Do produto apurado fica o governo de V. Ex. autorizado a fazer a liquidação dos meus débitos com o Banco do Brasil, Tesouro e demais credores, pondo assim meu nome a salvo de eventuais possíveis. As companhias de carvão de minha organização e os demais setores da minha atividade industrial aí estão como penhor do meu fiel devotamento das causas nacionais.⁶⁰⁷

Essa carta, possivelmente, faz parte de algum acordo entre Lage e o governo, talvez até com a intermediação de Pedro Brando. Evidencia tal possibilidade a utilização, no documento, do termo “incorporação”, e também a forma como o empresário trata a questão das dívidas. No primeiro aspecto, no ano seguinte realmente Vargas incorpora as empresas, não para a unificação da marinha mercante, mas para fazer parte do patrimônio nacional. Quanto à liquidação das dívidas, o tratamento dado por Getúlio é bem semelhante ao proposto na citada correspondência.

Quanto ao testamento, Henrique Lage lega à Gabriella Besanzoni todos os bens pessoais, inclusive imóveis. Com relação ao patrimônio das empresas, Lage distribui da seguinte forma: Gabriella Besanzoni Lage, 52%; Henrique Victor Lage, 16,5%; Eugenio Martins Lage, 16,5%; Pedro Brando, Oswaldo Werneck da Rocha, Álvaro Catão, Ernani Bitencourt Cotrim, Mario Jorge de Carvalho e Antonio Tavares Leite, 2,5% para cada.

No documento, alguns trechos chamam a atenção, como os que se referem ao casamento do empresário com Gabriella Besanzoni:

[...] cuja união, efetivada civil e religiosamente, considera firme e boa, não admitindo qualquer contestação, lega todos os seus bens [...] disse, mais, que, se porventura, vier a ser levantada qualquer dúvida a respeito do seu casamento com Gabriella Besanzoni Lage, serão esta legatária dos bens aqui à mesma [...] distribuídos com o nome de Gabriella Besanzoni.

Em outro trecho do testamento, Lage aborda a questão da unidade das empresas:

[...] recomenda à sua mulher, seus sobrinhos e demais legatários, reúnam, em uma só organização, as Empresas ou Firms, pertencentes a ele testados, de modo que formem um todo, como sempre estiveram em suas mãos, pois esse patrimônio não deve, nem pode ser dispensado, devendo

⁶⁰⁷ BRANDO, op. cit., p. 133;134.

aquele que não tiver força ou capacidade para suportar os encargos da administração ou que, por qualquer motivo, queira se desfazer da sua parte no legado, oferecer antes, a sua parte à aquisição dos demais legatários. [...]⁶⁰⁸

Observa-se, portanto, a grande preocupação de Henrique Lage quanto ao questionamento de seu casamento com Gabriella. Para salvaguardá-la com relação aos bens, o empresário estabelece que, caso Gabriella Bezanson Lage tenha que retirar o nome Lage, o testamento se cumpra da mesma forma. Outra inquietação de Henrique é quanto à unidade do patrimônio empresarial, por isso conclama aos legatários que mantenham as empresas sob uma só organização.

Dias após ter ditado o testamento, Henrique Lage falece em sua residência, no Jardim Botânico, às 12 horas do dia 2 de julho de 1941. O corpo de Henrique é velado no próprio local, cercado em guarda fúnebre por quatro cadetes da Escola Militar, com diversas personalidades comparecendo ao velório, inclusive o presidente Getúlio Vargas. Durante o enterro, realizado no dia seguinte no cemitério S. João Batista, no Rio de Janeiro, a Aeronáutica presta a última homenagem ao empresário, com o sobrevôo de uma esquadrilha de aviões M-9.

O desenlace de Henrique Lage recebe a cobertura da imprensa, com destaque para as notícias do “Jornal do Commercio”: “[...] mostrava-os como exemplo do quanto pode o esforço conjugado à capacidade construtiva de um espírito empreendedor. [...]”⁶⁰⁹; “Jornal do Brasil”: “[...] Dirigia seus negócios com exemplar segurança e como quem tinha certeza do caminho a seguir [...]”⁶¹⁰; “Diário de Notícias”: “[...] À frente da Companhia Nacional de Navegação Costeira e das empresas a ela vinculadas, salientou-se por seu espírito empreendedor e por sua extraordinária operosidade.[...]”⁶¹¹; “Correio da Manhã”: “Em todo os setores de atividade a que dedicou revelava espírito empreendedor e ação dinâmica [...]”⁶¹²; e “O Imparcial”: “[...] Mas era, sobretudo, na indústria da fabricação de navios que o extinto tinha efetivo trabalho. Surgia entre os operários pelas manhãs, visitava seus

⁶⁰⁸Perante o tabelião Álvaro Leite Penteado, tendo como testamenteiros: 1º Gabriella Besanzoni, 2º Pedro Brando, e 3º Oswaldo Werneck da Rocha, e como testemunhas: Genral José Passo e Cavalcanti; Dr. Carlos Cruz Lima; Dr. Edgard de Magalhães Gomes; Dr. Eduardo Chermont de Brito e Renato dos Santos Jacintho. Certidão do inventário. Registro original: Tabelião Álvaro Penteado, livro 19, fl. 66 G. 2176 e 30. In: processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage. Fundo naturalização, n. IJJ6N2088, fls. 58. Acervo do Arquivo Nacional.

⁶⁰⁹JORNAL DO COMÉRCIO. Rio de Janeiro, ano 114, n. 231, 2 de julho de 1941, p. 6.

⁶¹⁰JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, ano LI, n. 154, 3 de julho de 1941, p. 9.

⁶¹¹DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro, ano XII, n. 5.731, 3 de julho de 1941, p. 11.

⁶¹²CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro, ano XLI, n. 14.313, 3 de julho de 1941, p. 3.

escritórios, tornava a casa; e à noite, quando se supunha estar ele entregue ao descanso, de novo aparecia nos estaleiros da Ilha do Vianna [...]”⁶¹³

Observa-se, pelos comentários dos jornais dois aspectos que são destacados a respeito da pessoa de Henrique Lage: a visão empreendedora e a capacidade de trabalho.

Sabedor da morte de Henrique Lage, Guedes Muniz, que está nos Estados Unidos tomando providencias para a instalação de motores de aviões, envia telegrama ao ministro Mendonça Lima:

Acabo de saber da morte de Henrique Lage que muito me entristeceu. Foi um grande amigo e um idealista e, eu nunca me esquecerei que a ele e ao nosso presidente eu devo a possibilidade de ter construído os nossos primeiros aviões brasileiros.

Espero que tais esforços não sejam agora perdidos e, por isso, eu ficaria extremamente grato caso V. Excia. Pudesse conversar com o Dr. Getúlio solicitando que ele não deixe a Fábrica Brasileira de Aviões desaparecer, nem cair nas mãos de estrangeiros, pois essa fábrica eu fui fazendo palmo a palmo com aquela ajuda patriótica do Lage e do Sr. presidente, e, embora absorvido atualmente pelo problema da Fábrica de Motores, eu desejo continuar a impulsionar a fabricação dos aviões mistos brasileiros na nossa Fábrica Brasileira de Aviões, até vê-la um dia independente e instalada na Ilha do Engenho, como era o velho sonho de Henrique Lage.⁶¹⁴

Observa-se pela mensagem de Muniz que o falecimento do industrial traz insegurança sobre a continuidade dos empreendimentos, visto o pedido de Muniz para que o governo intervenha no projeto da indústria aeronáutica.

Além das considerações anteriormente descritas, vale aprofundar um pouco mais essa questão sobre o perfil de Henrique Lage enquanto empresário, o que passa a ser feito em seguida.

O perfil empresarial de Henrique Lage

Para estabelecer o perfil empresarial de Henrique Lage torna-se necessário conhecer os conceitos estabelecidos por diversos autores. Kula, define o empresário como o organizador da atividade econômica e proprietário dos meios de produção.⁶¹⁵ Já Schumpeter, chama de “empreendimento” as combinações novas e de “empresários” aos indivíduos cuja função é

⁶¹³ O IMPARCIAL. Rio de Janeiro, ano VII, n. 1871, 3 de julho de 1941.

⁶¹⁴ Telegrama de Antonio Guedes Muniz para João Mendonça Lima de 12 de julho de 1941. Fundo GVC 1941.07.12/2. Microfilme rolo 6, fotograma 894; 895. Acervo do CPDOC.

⁶¹⁵ KULA, Witold. *Teoria econômica do sistema feudal*. Portugal: Editora Presença; Brasil: Martins Fontes, [s/d], p. 34.

realizá-las. Para o autor, o principal papel do empresário é o da inovação e não necessariamente da invenção, além disto, o capitalista ou o acionista não é considerado necessariamente um empresário, visto que o papel principal deste não é o do aporte de capital. Assim, alguém só é um empresário quando efetivamente “levar a cabo novas combinações”, e perde esse caráter assim que tiver montado o seu negócio, quando passa a dirigi-lo, como outras pessoas dirigem seus negócios.⁶¹⁶

Se para Schumpeter a principal característica do empresário é a da inovação, para Say é a de agente econômico, pois busca maximizar o lucro e pode ser considerado como aquele que aproveita o conhecimento do cientista para criar produtos úteis. Portanto, Say considera que o empresário industrial é o indivíduo que empreende a criação por conta própria, em seu benefício e a seu risco, de um produto qualquer.⁶¹⁷

Além de Schumpeter e Say outros autores também abordam a conceituação de empresário. Maria Bárbara Levy apresenta a concepção de Cole, como sendo a síntese das definições de Say e de Schumpeter, ressaltando, porém, que Cole considera o empresariado como o resultado de um processo social. “Quem” é o empresário não lhe interessa tanto quanto saber como operava a empresa. O objetivo do autor é o de integrar a história do empresariado com a história social.⁶¹⁸

Na linha do pensamento de Schumpeter, Bresser Pereira introduz a questão da acumulação do capital, ao considerar que a atividade do empresário capitalista é, além de inovar, a de integrar o desenvolvimento científico e tecnológico ao processo de produção; de lançar novos produtos no mercado; de partir em busca de novos mercados; e, ao mesmo tempo, de tomar as decisões finais sobre o processo de acumulação de capital, ou seja, onde, quando e quanto investir⁶¹⁹.

Cabe acrescentar, ainda, a respeito das características do empresário, a abordagem de dois autores, Ralph Miliband e Werner Plum. O primeiro considera que o objetivo singular e mais importante dos homens de negócios, quer se trate de proprietários ou administradores, é a busca e o alcance dos lucros “máximos possíveis” para as suas próprias empresas⁶²⁰. O segundo, trata o empresário como fazedor de projetos⁶²¹.

Por sua vez, Cleber Aquino faz uma distinção entre o empreendedor e o empresário. Para o autor, o empreendedor possui muita iniciativa, forte personalidade, percepção de

⁶¹⁶ SCHUMPETER, op. cit., p.56.

⁶¹⁷ SAY, op. cit., p. 85.

⁶¹⁸ LEVY, 1994, op. cit., p. 18.

⁶¹⁹ PEREIRA, Luiz Carlos, op. cit., p.25.

⁶²⁰ MILIBAND, op. cit., p.49.

⁶²¹ PLUM, Werner. *O empresário, personagem marginalizado na sociedade industrial*, [s/l]; [s/e], 1979, p. 5.

negócios e disposição de trabalho, sendo altamente centralizador. Já o empresário tem outra característica pois, mesmo carregando a chama do empreendedor, possui principalmente a motivação e a capacidade para se desenvolver, buscando a profissionalização dos negócios. Para Aquino, os dois são os maiores responsáveis pela criação, desenvolvimento, consolidação, sucesso ou insucesso das empresas.⁶²²

Ainda sobre a característica dos homens de negócios, cabe apresentar o estudo de Jacques Marcovitch sobre a vida de oito empresários radicados no Brasil, onde o autor demonstra traços comuns entre os personagens descritos em sua obra, tais como: competência visionária, sensibilidade estratégica, atitude positiva diante dos desafios, clareza de pensamento, boa capacidade de engajamentos e laços familiares fortes. Além disto, nas crises, se destacam pela insistência em sonhar, ousar, arriscar, realizar. São pessoas que revelam habilidade para enfrentar desafios com sucesso ou retirar dos fracassos lições que inspiram a continuação exitosa de sua caminhada⁶²³.

A ousadia criativa dos empresários é ressaltada por Fernando Henrique Cardoso, quando afirma que: “toda criação é um ‘ato de fé’, mesmo quando tenha a motivá-la a simples vontade de poder e riqueza”. Cardoso destaca, ainda, que atitudes ousadas podem custar caro economicamente, visto que mudanças de fatores previamente considerados favoráveis podem levar o investimento ao fracasso. Porém, segundo o autor, é provável que, a longo prazo, o comportamento dos homens de empresa que “acreditaram no futuro” venha a ser glorificado como uma forma de pioneirismo⁶²⁴.

Interessante, e trazendo até de um certo toque de humor, é a definição de empresário utilizada por Kelin Gersick em conjunto com outros autores, quando afirma que o empreendedor é uma figura complexa em nossa cultura, sendo considerado como parte aventureiro e parte desajustado, parte benfeitor e parte explorador, parte gênio e parte louco⁶²⁵.

Após essas conceituações, definições e comentários de autores a respeito da característica do homem de negócios, passa-se a reproduzir algumas considerações feitas sobre a característica empresarial de Henrique Lage, feitas por Horário Lafer, Pedro Brando e Thiers Fleming.

⁶²² AQUINO, op. cit., p. 20.

⁶²³ MARCOVITCH, Jacques. *Pioneiros & empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2003., p.20.

⁶²⁴ CARDOSO, 1972., p.154-155.

⁶²⁵ GERSICK, Kelin E. et al. *De geração para geração: ciclos de vida das empresas familiares*. São Paulo: Negocio Editora, 1997, p. 141

Iniciando, destaca-se o discurso proferido por Horácio Lafer, em sessão do Senado Federal realizada em 27 de novembro de 1952, quando declara:

Foi um misto de homem que procurava o dinheiro e o lucro, mas, também, era idealista, daquele tipo admirável de homem que coloca o plano, a idéia, acima das considerações de auto-defesa, de cautela, de segurança.

Homens assim, têm os defeitos das suas grandes qualidades. Excessivamente dinâmicos, tornam-se dispersivos. Criadores, perdem a noção do detalhe. Enérgicos, se tornam personalistas. Querendo realizar mais e mais, vão perdendo o cuidado indispensável no estudo metuculoso de uma administração.

Henrique Lage não se contentou em ficar com a frota que herdara. Os seus planos foram além e, meses após meses, se acumularam novas empresas que estavam acima das suas possibilidades financeiras. Os lucros da navegação passaram a ser aplicados e distribuídos nesses novos empreendimentos.

Senhor presidente, vinte e tantas empresas, necessitando de fiscalização, orientação e controle, eram demasiado para um temperamento dispersivo e impaciente como o do grande brasileiro Henrique Lage. Pouco a pouco, as dívidas começaram a se amontoar.

[...].

Apaixonado pelo que criara, de nada se desfazia e a sua atenção, que deveria estar presa à administração desse império, dispersava-se na preocupação diária de manter a estabilidade financeira de todas essas empresas. Assim lutou Henrique Lage durante anos, até que sentiu as suas forças físicas combalidas e pressentiu o seu fim próximo.⁶²⁶

Outros traços pessoais de Henrique Lage são apresentados por Pedro Brando no relato que se segue:

Não tinha o dom da palavra, nem era forte em escrever e jamais procurou corrigir, ou atenuar pelo menos, tais deficiências. Tinha voz de comando quando enfrentava problemas seus, os quais discutia com rara habilidade estivesse em causa qualquer dos setores das suas indústrias. Falava alto como ninguém, quando o contrariavam ou precisava fazer valer os seus direitos; comumente, porém, falava pouco quando estava em sociedade ou participava de assembléias. Possuía timbre de voz doce e não era ágil no diálogo. Lia muito em quatro línguas que conhecia bem: italiano, inglês, francês e espanhol.⁶²⁷

Ainda sobre Henrique Lage, Brando comenta:

⁶²⁶ LAFER, Horácio. Discurso proferido em 27 de novembro de 1952 no Senado Federal. Diário do Congresso Nacional, 5 de novembro de 1952, pp. 12.283-12.189. In.: ASCOLI, Haroldo Renato. A Organização Henrique Lage perante a Fazenda Nacional: inconstitucionalidade de um Juízo Arbitral. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

⁶²⁷ BRANDO, op.cit., p. 77;78.

[...] era tipo de personalidade de muitas facetas, certas pessoas guardam dele a imposição de homem duro, mau e voluntarioso. Outras o achavam fraco de argumentação, o que só acontecia quando desperdiçavam o seu tempo com assuntos que lhe não interessavam. Muitas outras o tinham como egoísta, presunçoso e seco. Por fim, aquelas que conheciam de perto, sabiam-no afetuoso de trato, moderado de conduta e frugal de gastos. Uma coisa, no entanto, eu asseguro: era bom e simples, apenas movido por ímpetus criadores que o tornavam não raro impaciente.⁶²⁸

Thiers Fleming, por sua vez, destaca duas características da personalidade de Henrique Lage enquanto empresário: o estilo centralizador, com tudo dependendo da decisão dele; e a vontade de realizar, acima do lucro. Sobre esta última, Fleming lembra que o dinheiro e o benefício material para si não atraí Henrique, o que o empresário busca é o reconhecimento, sem restrições, pelos serviços prestados ao Brasil.⁶²⁹

Diante do apresentado ao longo do presente trabalho, podem ser identificadas algumas características do perfil empresarial de Henrique Lage, tais como: centralizador, controla tudo e toma as decisões individualmente e, por conta disto, não prestigia as normas e relativiza o profissionalismo; inovador, no sentido schumpeteriano, busca executar novas combinações; empreendedor, possui iniciativa e percepção de negócio; idealista, implementa novos negócios independente do lucro; ousado, arrisca novos empreendimentos mesmo que para isto tenha que adquirir dívidas; dispersivo, amplia e diversifica a atuação em novos mercados apesar de não estar estruturado para tal; e, impaciente, atua de forma rápida, com pouco planejamento.

Em síntese, Henrique Lage pode ser considerado um empresário, porém com forte características de empreendedor. Devido à forte presença do industrial no comando das empresas, o processo sucessório é realizado sob constantes embates entre os herdeiros.

O processo sucessório

Com o falecimento de Henrique Lage começa a disputa pelo comando das empresas, com Gabriella e Pedro Brando de um lado, e os sobrinhos de Henrique, Victor e Eugenio Lage do outro.⁶³⁰ Sobre o litígio entre os herdeiros, o próprio Brando comenta:

⁶²⁸ Ibid., p. 114.

⁶²⁹ FLEMING, 1949, op. cit., p. 33.

⁶³⁰ Ibid., p. 34

Já se equilibrava a situação quando elementos que nunca comandaram, que sempre estiveram à margem dos grandes problemas, mas por um simples impulso de vaidade do que de bem servir às empresas e ao país, abrem luta contra quem poderia continuar a coordenar com eficiência e acerto e que estava por diversos motivos devidamente credenciada.⁶³¹

Logo após à abertura do testamento, o Banco do Brasil, através do presidente João Marques do Reis, considera não ser conveniente que Gabriella seja a inventariante, por ser mulher e também por não estar integrada aos negócios, o que dificulta o desempenho de tão exigente encargo. Como solução, é feita uma procuração, assinada pela viúva e por outros herdeiros, designando Pedro Brando representante junto ao Banco e, de fato, o coordenador financeiro das empresas.⁶³²

Ainda em 1941, surge mais uma ação governamental junto às empresas de Henrique Lage, através da criação, em 28 de julho, de uma Comissão para saber da real situação jurídica e financeira das empresas e dos bens do espólio do industrial, sendo Pedro Brando, então presidente do Lloyd Nacional o representante dos herdeiros⁶³³.

As conclusões do trabalho são apresentadas em 6 de janeiro de 1942, em relatório onde consta que a encampação não é benéfica ao governo, tendo como justificativa que: “a retração do crédito das empresas, originada, não só do fato da enfermidade e morte do grande industrial, como, também, da incerteza acerca do destino que teria uma organização sabidamente deficitária, privada de seu prestigioso chefe e animador.”⁶³⁴ Assim, pelo documento, fica claro que o falecimento de Henrique Lage gera grande instabilidade no mercado, o que cria condições para medidas governamentais de intervenção sobre o patrimônio formado pelo empresário.

Além disso, e talvez o mais importante, o documento questiona a condição de comando dos negócios do espólio por parte de Gabriella:

⁶³¹ BRANDO, op.cit., p. 209.

⁶³² ibid., p. 136.

⁶³³ Comissão formada por Pedro Brando, presidente do Lloyd Nacional; Aduino Lúcio Cardoso, Consultor Jurídico do Ministério de Viação e Obras Públicas; Mário da Silva Celestino, Diretor do Lloyd Brasileiro; e Norberto da Silva Paes, Superintendente da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina. Criada pela portaria nº 449, de 28 de julho de 1941, do Ministério de Viação e Obras Públicas.

⁶³⁴ ASCOLI, Haroldo Renato. *A Organização Henrique Lage perante a Fazenda Nacional: inconstitucionalidade de um Juízo Arbitral*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952, p.7.

[...] o fato de ser detentora de 52% dos bens do espólio a Sra. Gabriella Besanzoni Lage, de nacionalidade italiana, que, em face da legislação do Brasil, não pode controlar o capital das mais importantes empresas que o integram[...] o problema tem sua solução natural dentro do mecanismo jurídico e mercantil do país. Se a Sra. Gabriella Besanzoni Lage não pode ser proprietária dos títulos de capital que lhe tocam, segundo o testamento, terá de vendê-los a compradores brasileiros, pela cotação que alcançarem no mercado e, de preferência, entre os legatários, de acordo com a verba testamentária.⁶³⁵

Observa-se que a nomeação da Comissão é para apurar as condições dos bens do espólio de Henrique Lage e estipular o valor destes, o que indica a intenção governamental de encampar as empresas e de ressarcir um possível saldo em favor dos herdeiros através de indenização. Além disto, ao levantar a condição de estrangeira de Gabriella, fica evidente o desejo do governo de questionar o fato da viúva de Henrique ser a sucessora do industrial. Em função disto, Gabriella requer a nacionalidade brasileira.

O interesse do governo de encampar, se não a totalidade dos bens de Henrique Lage, pelo menos a parte dos estaleiros, inclusive com a participação de empresas norte-americanas, fica demonstrado em 4 de novembro, na correspondência assinada por William Schenstrom para Morris and Van Wormer, conforme trechos a seguir:

Estaleiros de Henrique Lage. Como declarado, o governo está decidido a encampá-lo[...]. Estive no Palácio [do Catete] no domingo, e me informaram que, estavam cientes de que há vantagens em ter o funcionamento americano e que estão prontos para propostas[...] e deixem-me dizer-lhes as importâncias da rapidez em segurar isso. Isso é uma ameixa que não poderá ficar solta muito tempo.[...].⁶³⁶

Na carta, é colocado, ainda, que o governo está ansioso por uma eficiente indústria de construção naval, porém considera que essa atividade não pode ser feita diretamente pelo Executivo. Assim, outras hipóteses de funcionamento são aventadas, como a que sugere que a Marinha brasileira assuma os serviços em parceria com especialistas americanos, o que não é viável pela oposição e esta proposta, ou que seja feito diretamente pelo governo americano, o que está fora de cogitação, ou a mais factível, que é através de corporações particulares estadunidenses.

Em 28 de dezembro, aproveitando-se do encerramento do ano de 1941, Gabriella encaminha carta aos funcionários das empresas. No documento, Besanzoni conclama a união

⁶³⁵ *ibid.*, p.8.

⁶³⁶ Correspondência de William Schenstrom para Morris and Van Wormer de 4 de novembro de 1941. Fundo GVconfid 1941.11.04/2. Microfilme rolo 19, fotograma 870. Acervo do CPDOC.

dos funcionários e enaltecem a figura de Getúlio, numa demonstração evidente de agrado ao presidente:

[...] Palavras de confiança, por fim, de que tudo faremos para vencer e salvar a obra de Henrique Lage para o bem do Brasil e tranqüilidade dos nossos lares. E essa certeza encontra alento quando elevando os nossos olhos para além do âmbito da nossa Organização, encontramos no alto, guiando os destinos de nossa Pátria e apoiando-nos também, a figura do nosso Grande presidente, Dr. Getúlio Vargas e de eminentes auxiliares seus.

E neste momento de dificuldades e apreensões que atravessa o mundo, devemos mais do que nunca unir-nos em todos os setores. E nós, da Organização Henrique Lage, que nos agrupamos pela mão patriótica do nosso Chefe, devemos dar o exemplo de união e de trabalho para bem servir ao Brasil, respeitar o nosso governo e auxiliar a tarefa do nosso Grande presidente⁶³⁷

No ano seguinte, a disputa sucessória continua. Na Costeira, por ocasião da Assembléia Geral Ordinária, realizada em 30 de abril, Thiers Fleming, como presidente da Companhia, entrega carta ao diretor-secretário Cícero Nobre Machado, com o seguinte teor:

Como é de seu conhecimento pessoal e de diversos amigos, quando faleceu nosso grande e saudoso chefe Henrique Lage, declarei a Ex.Sra. Gabriella Besanzoni Lage e ao Sr. Pedro Brando, coordenador financeiro da Organização Henrique Lage, estar o cargo de Diretor-presidente da Companhia Nacional de Navegação Costeira ao inteiro dispor, achando eu que deveria ser exercido por Pedro Brando.

Por motivos diversos, não foi aceita a minha sugestão. Mas agora, no interesse da Organização Henrique Lage, havendo a idéia de fusão do Lloyd Nacional com a Companhia Nacional de Navegação Costeira e sendo Diretor-presidente do Lloyd Nacional o Sr. Pedro Brando, é chegado o momento oportuno de adoção da medida acima lembrada.

Portanto não sou candidato à reeleição e julgo de todo acerto a eleição de Pedro Brando coordenador financeiro, para Diretor-presidente da Companhia Nacional de Navegação Costeira, não só por esses motivos, como também por ser ela a principal empresa da Organização Henrique Lage e dados as suas relações com as empresas anexas. É medida administrativamente aconselhável (...)⁶³⁸

⁶³⁷ Carta de Gabriella Besanzoni Lage para os funcionários da Organização Lage de 28 de dezembro de 1941. In: processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage. Fundo naturalização, n. IJJ6N2088. fls. 94; 95. Acervo do Arquivo Nacional.

⁶³⁸ COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA. Ata da Assembléia Geral Ordinária de 30 de abril de 1942. In: *Jornal do Commercio*, 7 de maio de 1942.

A proposta da Thiers é aceita e são eleitos: diretor-presidente, Pedro Brando; diretor-secretário, Cícero Nobre Machado; diretor de tráfego, Álvaro Dias Da Rocha; diretor-gerente, Alfredo Luiz Greve; e diretor-tesoureiro, Eugênio Martins Lage. Este, em carta de 13 de maio, declina do cargo, passando a ocupá-lo Fausto Werneck Corrêa e Castro. A mudança da diretoria é informada por Gabriella ao presidente Getúlio Vargas, em carta de 12 de maio:

[...] Valho-me da gentileza do Digno ministro de Viação e Obras Públicas, Exmo. Snr. General Mendonça Lima, a quem tenho procurado informar, dia a dia, das principais atividades da chamada “Organização Henrique Lage”, para cumprir o dever de comunicar a V. Ex. que, em assembléia geral ordinária da Companhia Nacional de Navegação Costeira, foi eleita a diretoria seguinte[...] ⁶³⁹

Essa atitude de Gabriella evidencia a existência do controle governamental sobre a chamada “Organização Lage”.

Logo após a eleição, em reunião de diretoria, realizada em 6 de maio, é aprovada a intenção dos herdeiros de Henrique Lage de unificar a administração da Costeira e do Lloyd Nacional, na busca de melhorar as condições financeiras das empresas, com Pedro Brando na Presidência das duas Companhias e Thiers Fleming como Consultor Técnico da Costeira.

Em função dessas deliberações é enviada, em 26 de maio, correspondência assinada por todos os membros da diretoria formalizando o convite para que Thiers ocupe o cargo de consultor. Após quatro dias, o convite é aceito, onde, por meio de carta, Fleming tece algumas considerações, podendo ser destacadas as seguintes:

Conforme entendimento verbal em 29 de abril com o Sr. Pedro Brando, declarei aceitar o cargo de Consultor Técnico para o qual sou agora, oficialmente convidado, cabendo-me, portanto, confirmar, por escrito, decisão anterior, de que já havia dado conhecimento a diversos na referida ocasião, evitando interpretações errôneas sobre meu afastamento da Diretoria.

[...]

Entre os motivos desta minha atitude, sobressaem: o dever de explicar, quando necessário, qualquer ato meu; o desejo de auxiliar, em tudo que puder, a grande obra, que espero confiante, levarei a bom termo a atual Diretoria, dotada de poderes que

⁶³⁹Carta de Gabriella Besanzoni Lage para Getúlio Vargas de 12 de maio de 1942. In: processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage. Fundo naturalização, n. IJJ6N2088. fl. 91. Acervo do Arquivo Nacional.

faltaram à sua antecessora, além de predicados inerentes aos seus dignos membros e com especialidade ao seu ilustre Diretor-presidente.(...) ⁶⁴⁰

Diante desses episódios, cabe uma análise a respeito, visto que pode ser identificado mais uma vez o litígio existente entre os membros da Costeira. Antes de proceder a qualquer observação, cabe relembrar alguns fatos. Em primeiro lugar, observa-se que Thiers relata que, em 29 de abril, de forma verbal, aceita o cargo de consultor técnico. No dia seguinte, é realizada a Assembléia e não é colocada a indicação dele para aquele posto, o que ocorre em reunião de diretoria seis dias depois, ou seja, 6 de maio. Logo em seguida, em 13 de maio, Eugenio Lage declina do cargo de Diretor-Tesoureiro.

Finalmente, em 26 de maio, Thiers é formalmente convidado para o cargo de consultor técnico, aceitando-o três dias após, fazendo inclusive comentários na carta de aceite como: a necessidade de evitar interpretações errôneas sobre o afastamento dele da diretoria; o dever de explicar qualquer ato quando presidente da Costeira; a falta de poderes da diretoria anterior; e, sutilmente, destacando Pedro Brando dos demais diretores.

Cabe então algumas perguntas. Por que Thiers, mesmo tendo aceitado o cargo verbalmente em 29 de abril, não é indicado na Assembléia do dia seguinte? Por que se aguarda a reunião de diretoria do dia 6 de maio? Por que Eugenio declina de cargo na diretoria? Por que Thiers só é comunicado oficialmente em 16 de maio? Por que Thiers faz considerações na carta de 29 de maio?

Como respostas, pode-se concluir que, possivelmente, não existe a certeza da aprovação da indicação de Thiers para o cargo de consultor técnico em Assembléia, mas sim em reunião de diretoria, o que demonstra que alguns acionistas não concordam com a solução encontrada, principalmente com relação a Pedro Brando, sendo provável, inclusive, que dentre esses acionistas esteja Eugênio Lage, daí o pedido de saída do cargo de diretor-tesoureiro.

Quanto à defasagem de dias para a oficialização, essa pode ser decorrente da necessidade de se aparar alguma aresta ainda existente, daí os comentários de Thiers na carta de aceite, colocando sobre a necessidade de evitar interpretações errôneas sobre o afastamento dele da diretoria. Observa-se, também, que durante a passagem pela presidência da Companhia, Thiers deve ter tido a gestão colocada em dúvida, visto a afirmação sobre o dever

⁶⁴⁰ FLEMING, 1949, op. cit., p. 73.

de explicar qualquer ato como dirigente. Além disso, ao afirmar a falta de poderes da diretoria anterior, indica o cerceamento das ações dele enquanto presidente. Finalmente, fica claro que Thiers possui como principal aliado Pedro Brando, daí o destaque sutil a este na correspondência de aceite.

Em meio a essas ocorrências, Thiers Fleming, segundo relato dele próprio, tenta apaziguar a disputa existente entre Gabriella e os sobrinhos do industrial. Como demonstração dessa contenda, a viúva de Lage tenta retirar Victor e a esposa Loreto de uma casa da Ilha de Santa Cruz, bem como removê-los da folha de despesas da Ilha do Vianna. Além disso, Gabriella nomeia o sobrinho Arnaldo Colassante para ocupar a seção de compras da Costeira.⁶⁴¹

Preocupado com a repercussão da disputa, Thiers envia duas cartas em 16 de maio, uma para Victor e Eugênio Lage e outra para Gabriella. Nas correspondências, em termos gerais, Thiers pede que os herdeiros de Henrique Lage se entendam diretamente ou através de intermediários, buscando a harmonia em prol da Organização Lage, visto a repercussão externa das desavenças, o que vem ocasionando sérios prejuízos para as empresas.⁶⁴² Apesar dos apelos, a disputa continua, inclusive com Victor Lage e Eugênio tentando destituir Gabriella do posto de inventariante, em virtude de ser estrangeira e de ter investido Pedro Brando no cargo de presidente da Costeira .

Diante do apresentado, comprova-se a afirmação de Kátia Macedo, que as relações de família são sempre revestidas de conteúdo emocional, e que ciúmes, jogos e traças vêm lado a lado com o amor, a cooperação, a negociação e a amizade.⁶⁴³ Também se confirma a citação de Gersick e outros, que dinâmicas familiares podem se intrometer nos relacionamentos de negócios, e que as pressões da empresa podem sobrecarregar e destruir relacionamentos familiares.⁶⁴⁴

A Segunda Guerra e a encampação das empresas

Se a disputa interna traz conflitos e incertezas, a Guerra agrava ainda mais a situação. Quando do início dos combates na Europa a posição brasileira é de neutralidade absoluta, porém, com a entrada dos Estados Unidos no conflito, o governo Vargas presta solidariedade

⁶⁴¹ *ibid.*, p. 34.

⁶⁴² *ibid.*, p. 75; 76.

⁶⁴³ MACÊDO, Kátia Barbosa. *Empresa familiar brasileira: Poder, Cultura e Decisão*. Goiânia: Editora Terra&Editora da Universidade Católica de Goiás (UCG), 2001, p. 23.

⁶⁴⁴ GERSICK, op. cit., p. 141

à nação estadunidense, mas não a ponto de romper com os países inimigos dos EUA. Na ocasião, o Brasil é um importante aliado em termos econômicos e estratégicos, assim, os Estados Unidos pressionam pela definição brasileira, oferecendo empréstimos, promovendo acordos comerciais e enviando missões culturais e militares.⁶⁴⁵

Mas, com o avanço da guerra, apesar da neutralidade ocorrem torpedeamentos a navios brasileiros, como o Taubaté em 22 de março de 1941. Em decorrência do ataque, e da adoção do plano de defesa do continente, o Brasil a rompe, em janeiro de 1942, as relações comerciais e diplomáticas com a Alemanha, Itália e Japão, mantendo, porém, a posição de neutralidade.

No entanto, ocorrem outras ações contra navios mercantes nacionais por parte das forças alemãs, fazendo com que a Marinha promova ações de defesa, como a organização de comboios, mudança de rotas e fazendo com que as embarcações naveguem com luzes apagadas. Como resultado, as viagens se tornam longas e incertas, com as tripulações ficando exaustas em decorrência, também, do permanente estado de vigília.

Dentre os navios agredidos pelos alemães estão o Arabutan, torpedeado em 7 de março de 1942 na costa atlântica americana e o Piave, atacado em 28 de julho próximo a Barbados, ambos pertencentes ao Lloyd Nacional, sendo que o primeiro está arrendado à Costeira. Logo depois, em agosto, são bombardeados no atual litoral nordestino mais três navios: o Araraquara, o Itagiba e o Arará. O Araraquara, fretado à Costeira pelo Lloyd Nacional, afunda em 15 de agosto no litoral baiano próximo a Aracajú; o Itagiba, pertencente à Costeira, é torpedeado em 17 de agosto ao sul de Salvador; e, neste mesmo dia, também na costa da Bahia é atacado o Arará, de propriedade do Lloyd Nacional e trafegando por conta da Costeira.⁶⁴⁶

Diante dos ataques, que chegam a atingir 20 navios mercantes, a população brasileira se emociona e, ao mesmo tempo em que se coloca hostil aos países agressores, espera uma

⁶⁴⁵ CARONE, 1982, op. cit., p. 59

⁶⁴⁶ Arabutan: torpedeado às 15 horas e 10 minutos de 7 de março de 1942, viajava trazendo carvão mineral para a Central do Brasil e com 51 pessoas, sendo 47 tripulantes, 3 componentes do navio Itamarati e um náufrago do Buarque. No ataque morreu um tripulante. Piave: torpedeado às 17 horas e 30 minutos do dia 28 de julho de 1942 a 100 milhas de Barbados, viajava com 35 tripulantes de Belém para as Antilhas onde receberia carregamento de petróleo. No ataque faleceu o Comandante do navio. Araraquara: afunda às 21 horas e 3 minutos, em 15 de agosto de 1942, viajava com 74 tripulantes e 68 passageiros. Alvejado por um submarino, salvaram-se 8 tripulantes e três passageiros, assim morreram 131 pessoas inclusive o comandante. Itagiba: torpedeado às 10 horas e 55 minutos em 17 de agosto de 1942. Viajavam 60 tripulantes, perecendo dez, e 121 passageiros, morrendo 26. Arará: atacado ao meio-dia do dia 17 de agosto de 1942. Estavam a bordo 35 tripulantes, salvaram-se 15. SUBSIDIOS para a história marítima do Brasil: ação e aspectos da marinha 1939-1945 Segunda Guerra Mundial, v. 5. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha - Imprensa Naval, 1945, p. 1-79; GAMA; MARTINS, 1985, op. cit.; CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 67.

reação de Vargas com relação aos episódios. Com isso, Getúlio decide abandonar o estado de neutralidade e, em 22 de agosto de 1942, o Brasil entra no conflito.

Com a declaração de guerra, Gabriella Besanzoni encaminha, em 24 de agosto, circular a todos os colaboradores, onde mais uma vez busca demonstrar a Vargas um posicionamento de estima para com o Brasil, e de apoio às atitudes do presidente:

“No mesmo momento em que o nosso grande Brasil tomou posição decisiva na defesa do seu precioso patrimônio nacional, dirijo-me a todos, dos mais simples homens do mar, dos estaleiros, das minas e das fabricas, até aos Diretores das varias Empresas da Organização Henrique Lage, conclamando-os a realizarem a mais sólida união e a mais fervorosa dedicação ao trabalho, afim de que consigamos oferecer ao nosso Grande presidente a maior soma de elementos úteis à disposição do sagrado Serviço de Defesa Nacional.”⁶⁴⁷

Com a entrada do Brasil no conflito, a ferrenha disputa sucessória nas empresas do espólio de Henrique Lage torna-se ainda mais tensa, isto porque, a nacionalidade italiana de Gabriella se transforma no mais importante ingrediente dos opositores à permanência da principal herdeira no comando da organização. Exemplo disto é o artigo publicado no Jornal “Diário Carioca”, de 29 de agosto de 1942, sob o título “O Inimigo Nos Vigia”, quando Gabriella é chamada de forma pejorativa de súdita italiana e fascista, como pode ser observado nos trechos reproduzidos a seguir:

[...] A sra. Besanzoni Lage não é apenas a súdita do Rei e Imperador, em cujo nome o Duce nos faz a guerra. É fascista de corpo e alma, ligada aos altos círculos da administração de seu país, e não nos parece – digamo-lo em seu abono – que jamais procurou escondê-lo. [...]

De qualquer modo, aliás, não poderia a sra. Besanzoni, pela sua origem suspeitíssima, continuar à frente de empresas de tão Magda importância para o nosso esforço de guerra. No momento em que se despedem inúmeros súditos do Eixo empregados de baixa categoria em empresas nacionais, como justa precaução contra a sabotagem que põe em perigo a vida e a sorte dos brasileiros, não é possível admitir que continue à testa de companhias de navegação, carvão, siderurgia uma cidadã da pátria de Mussolini.[...] ⁶⁴⁸

Além da disputa sucessória, a situação financeira das empresas continua a merecer a atenção dos dirigentes e das autoridades governamentais. Assim, em 2 de maio de 1942,

⁶⁴⁷ Circular de Gabriella Besanzoni Lage para os colaboradores da Organização Lage de 24 de agosto de 1942. In: processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage. Fundo naturalização, n. IJJ6N2088. Acervo do Arquivo Nacional.

⁶⁴⁸ O INIMIGO nos vigia. Diário Carioca, Rio de Janeiro, 29 de agosto de 1942. In: Processo de naturalização Gabriella IJJ6N2088, fls. 122. Acervo do Arquivo Nacional.

Thiers Fleming envia carta a Getúlio onde expõe claramente sobre a inviabilidade da continuidade da “Organização Henrique Lage” sem um empréstimo suficiente por parte do governo. Isto porque, faltam recursos para colocar em dia a folha de pagamento; comprar material mais barato; pagar impostos e taxas; fazer funcionar o forno Siemens-Martin; e consertar os navios com maior rapidez. Thiers ressalta, ainda, que a prática de anos de vencer diariamente grandes dificuldades financeiras não deve continuar.⁶⁴⁹

Mas apesar das ponderações de Thiers, o procedimento de concessão de empréstimos pontuais para a Costeira continua, como em 10 de agosto de 1942, quando ocorre um novo crédito. E assim, de empréstimo em empréstimo, de acordo em acordo, as empresas de Lage vão sobrevivendo.⁶⁵⁰

Permanecendo no comando das empresas, Gabriela Besanzoni Lage inaugura a obra da caixa de desembarque de carvão do Portode Imbituba. Na ocasião, a viúva de Henrique aproveita o acontecimento e dirigindo-se aos funcionários, em carta de 18 de março, promove mais uma demonstração de agrado ao presidente Vargas:

[...] o ambiente de segurança e de apoio em que se desenvolvem os grandes empreendimentos de interesse nacional no governo do nosso Grande presidente Getúlio Vargas, e a tranquilidade de trabalho que nos permite a orientação serena e forte do governo do Interventor Nereu Ramos, me dão o direito de esperar e assim prometer aos seus colaboradores esse futuro promissor com otimismo consciente.[...].⁶⁵¹

Além dos acontecimentos relatados, a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, em 1942, fortalece o dirigismo estatal e a Costeira, bem como todos os empreendimentos da família Lage sofrem importantes mudanças, através de dois atos do governo Vargas. O primeiro, com relação ao setor carbonífero, ocorre com a edição do decreto-lei nº 4.613, de 25 de agosto de 1942, que estabelece, como medida de emergência, a entrega obrigatória ao governo federal de todo o carvão nacional destinado ao mercado brasileiro fora dos Estados produtores.

⁶⁴⁹ FLEMING, 1949, op.cit., p. 71.

⁶⁵⁰ Para mais informações Cf. A INCORPORAÇÃO, 1945, op. cit.; ABRANCHES, op. cit., p. 127. BRANDO, op. cit.

⁶⁵¹ A caixa de embarque refere-se ao silo. Para suportar as cargas elevadas, a estrutura de sustentação era formada por vários quadros de concreto armado e dividido em compartimentos permitindo a estocagem do carvão de diferentes tipos. Foi construída por gravidade, com uma elevação de 7 metros acima da plataforma do cais, facilitando a descarga do carvão por meio de calhas inclinadas que ligava a caixa ao navio acostado. Carta de Gabriella Besanzoni Lage para os colaboradores da Organização Lage de 18 de março de 1942. In: processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage. Fundo naturalização, n. IJJ6N2088. Acervo do Arquivo Nacional.

O segundo, e mais importante, o decreto-lei nº 4.648, de 2 de setembro de 1942, que incorpora ao patrimônio nacional os bens e direitos das empresas da chamada “Organização Lage” e do espólio de Henrique Lage. Na justificativa, o governo considera que as entidades constituem um conjunto valioso, aproveitável no interesse da defesa nacional, pelo que se impõe o exercício de sua administração pelo Estado e a sua incorporação ao patrimônio do país.

Assim, são incorporadas as seguintes empresas: Companhia Nacional de Navegação Costeira, Lloyd Nacional, Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, Companhia Docas de Imbituba, Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, Banco Sul do Brasil, Companhia Nacional de Mineração e Carvão do Barro Branco, Companhia de Mineração e Metalurgia São Paulo-Paraná, Companhia do Gandarella, Cia. Industrial Friburguense, Lloyd Industrial Sul Americano, Lloyd Sul Americano, Companhia Nacional de Navegação Aérea, S.A. Gás de Niterói, Companhia Nacional de Indústrias Mineraias, Empresa de Terras e Colonização, Cia. De Navegação São João da Barra e Campos, Cia Nacional de Imóveis Urbanos, Cia. Nacional de Exploração e Óleos Mineraias, Companhia Nacional de Energia Elétrica, S/A Estaleiros Guanabara, A. M. Teixeira & Cia. Ltda., Sauwen & Cia. Ltda., Henrique Lage (sucessor de Lage Irmãos), Henrique Lage (Fábrica Maruí), M. Freire & Cia. Ltda., Cia. “Serras” de Navegação e Comércio, Sociedade Brasileira de Cabotagem Ltda. e Cia. Cerâmica de Imbituba.

Sobre os fatos que antecedem à encampação, relata Pedro Brando:

“(…) certo dia, chegou ao conhecimento do Banco do Brasil a existência de desarmonias internas, que poderiam prejudicar a produção do parque industrial que o espólio representava. O Dr. Marques dos Reis, presidente do Banco do Brasil, acompanhado do Dr. Rui Carneiro, foi ao presidente Vargas e expôs o caso.”

“No dia seguinte, fui chamado ao Ministério da Fazenda e o ministro Souza Costa me comunicou que o governo estava resolvido a encampar as empresas. Ponderei que se devia aguardar mais algum tempo, antes de se decidir por uma medida tão drástica, mas o ministro replicou que esperava somente a chegada do Dr. Levi Carneiro, também convocado à sua presença, pois, já estando redigida a minuta do decreto respectivo, queria apenas nos dar ciência.”

“Chegado o Dr. Levi Carneiro, passei a ouvir somente. Ao inteirar-se do motivo da sua convocação, o Dr. Levi Carneiro indagou: ‘Encampação? Mas, em que base?’ A resposta do Dr. Souza Costa foi que a base ia ser estudada”.

“Fez-se um demorado silêncio, quebrado por fim pelo Dr. Levi Carneiro com a seguinte observação: ‘Bem, se a coisa está decidida, nada mais posso fazer... O medo que eu tenho é do calote’.”⁶⁵²

⁶⁵² BRANDO, op.cit., p.143-144.

O artigo segundo do decreto-lei prevê a nomeação de um superintendente de confiança do governo federal, para cuidar da administração geral dos bens então incorporados. Logo após o ato de incorporação praticado pelo governo, Pedro Brando é nomeado superintendente e considera a ação governamental justa e oportuna, chegando a afirmar:

Justifica-se essa intervenção por motivos diversos: - assegurar a garantia desse patrimônio tirando para a Nação o máximo da sua produção; impedir que uma simples questão judicial, que se poderia arrastar indefinidamente, perturbasse a marcha ascendente que essas empresas deveriam ter para atender ao momento nacional; seus herdeiros não tinham situação financeira pra juntos, arcarem com o passivo das empresas que ascendia a cerca de 300.000.000 de cruzeiros, apesar de seu ativo ter sido avaliado em mais de um bilhão e 100 milhões de cruzeiros.⁶⁵³

Após o ato governamental, Gabriella Besanzoni Lage envia carta ao presidente Getúlio Vargas, mostrando-se resignada com a ação do governo. Além disso, possivelmente também temendo o calote, busca agradar a Vargas e lembrar ao presidente a sua fidelidade:

Tendo a mais sólida confiança no Grande presidente, meu marido, nos últimos dias de sua preciosa vida, com a fé e o patriotismo que lhe iluminava a alma de brasileiro devotado totalmente à Pátria, colocou sob a proteção de V. Excia. Os destinos da Organização que tem o seu nome.

Por sua morte, assumindo o cargo de inventariante de seu espólio, apressei-me em assegurar a V. Excia., em carta que tive a honra de lhe dirigir, o meu empenho de servir os altos interesses nacionais e cumprir as determinações de V. Excia.

No exercício desse cargo, tendo a certeza de haver contribuído no máximo para intensificar os serviços que as varias Empresas prestavam e continuam a prestar ao país, particularmente a bem da defesa nacional.

Agora, V. Excia., cumprindo ditames imperiosos que emanam dos mais sagrados deveres que dizem respeito à própria defesa do Brasil, acaba de incorporar a Organização ao Patrimônio do país. Além disso, a nomeação do Sr. Pedro Brando para o elevado cargo de Superintendente, representa um prolongamento da orientação de brasilidade que Henrique Lage imprimia a todas as suas atividades e que soube tão bem transmitir a esse seu discípulo amado.

Desejo, Exmo. Sr. presidente, manifestar-lhe, por tudo, o sentimento de meu maior respeito e integra confiança que me habituei a ter por V. Excia., como esposa, daquele grande patrício, que sempre via nos atos de V. Excia. a orientação firme e o rumo seguro que haverão de conduzir o Brasil a um futuro digno dos seus grandes destinos.⁶⁵⁴

⁶⁵³ *ibid.*, p. 14.

⁶⁵⁴ Carta de Gabriella Besanzoni Lage para Getúlio Vargas. In: processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage. Fundo naturalização, n. IJJ6N2088, fls. 99. Acervo do Arquivo Nacional.

Diante do relato dos acontecimentos e dos documentos expedidos, pode-se analisar que, apesar da situação financeira pouco confortável das empresas, o que determina efetivamente a decisão governamental de encampação é a disputa interna surgida após o falecimento de Henrique Lage. Os conflitos entre os herdeiros, podendo inclusive ocasionar disputas jurídicas, bem como a condição de cidadã italiana de Gabriella, torna vulnerável a posição das empresas no mundo dos negócios, bem como diante das esferas de governo.

Cabe ressaltar, que nos últimos contratos firmados com o banco estatal, os vencimentos são posteriores a 4 de setembro. Portanto, até àquela data, as obrigações contratuais da Costeira estão em dia, o que leva ao descrédito qualquer afirmação de que o ato governamental de incorporação ao patrimônio nacional tenha ocorrido em função de inadimplência.

Vale lembrar que em junho de 1941, quando da elaboração da carta enviada a Getúlio e do testamento, Henrique Lage já sinaliza a possibilidade de encampação, ao colocar as empresas à disposição do Estado. Além disso, na Comissão organizada pelo governo logo após o falecimento do industrial, a incorporação e a situação de Gabriella são analisadas.

Observa-se, ainda, que como principal auxiliar de Henrique Lage, Pedro Brando aproxima-se de Gabriella e participa de todos os principais episódios do processo sucessório, sendo inclusive designado interlocutor junto às esferas governamentais. Esta função possibilita a convivência de Brando com as autoridades do governo, o que facilita a decisão de Vargas em nomeá-lo superintendente da Organização Lage – Patrimônio Nacional.

Vale ainda ressaltar, três posicionamentos com relação ao ato de Getúlio. O primeiro de Pedro Brando, considerando a incorporação como justa e oportuna; o segundo, de Levi Carneiro, preocupado com um possível calote; e o terceiro de Gabriella, colocando confiança nas decisões de Vargas. Analisando-se essas posições, observa-se que Pedro Brando imediatamente se coloca como agente e defensor intransigente da atitude de Vargas, independente de outros desdobramentos. Já Levi Carneiro, possivelmente em função da experiência como advogado, percebe claramente a possibilidade da ocorrência do não pagamento de indenização, o que de certa forma acontece. Quanto à Gabriella, possivelmente alertada por Levi, só resta a tentativa de sensibilizar Vargas para a obtenção de algum tipo de ressarcimento financeiro pelos bens incorporados.

Meses após a encampação, ocorre o rompimento entre Gabriella e Pedro Brando, em virtude da disputa pela propriedade de alguns navios, motivando inclusive ações judiciais.

Com relação ao pagamento das indenizações pela encampação dos bens do espólio, ao longo dos anos são realizadas diversas avaliações, sendo que uma de Cr\$ 120 milhões de

cruzeiros, divididos na proporção estabelecida no inventário e pagos através de apólices da dívida pública, é aceita em agosto de 1946 pela maioria dos herdeiros, ficando de fora Gabriela e a viúva de Álvaro Catão. O inventário de Henrique Lage ainda tramita. Há poucos anos, o colunista Anselmo Góis, em sua coluna no O Globo, noticia:

Talvez o mais longo inventário do Brasil seja o do industrial Henrique Lage, que, ao falecer, em 1941, deixou uma das maiores fortunas do país. Durante muito tempo, o inventariante foi outro ricoço, Francisco Catão, também falecido. Ontem, a 10ª Câmara Cível do Rio decidiu, a pedido de herdeiros, fazer um novo levantamento, com o dinheiro do próprio espólio, do que restou dos bens do armador⁶⁵⁵

Cabe ressaltar que a incorporação das empresas traz problemas para as viúvas de funcionários, como mostra o telegrama encaminhado ao presidente Vargas, em 12 de março de 1943: “Viúvas dos operários da “Organização Lage” não recebem pensão desde outubro. Apelo bondade V. Excia. (a) Viúva Quaresma”⁶⁵⁶. O ato do governo causa, ainda, transtornos aos trabalhadores marítimos que, buscando evitar demissões enviam, através de sua federação, em 17 de novembro de 1942, o seguinte telegrama a Getúlio Vargas:

Federação Nacional Marítimos representando sentimentos toda classe congregada sindicatos vem apelar vossência sentido cessar dispensa tripulantes guarnições navios Loide Companhia Costeira neste momento governo procura amparar trabalhadores nacionais atingidos restrições guerra. Sindicatos lutam dificuldades soluções caso penúria extrema vivem seus associados desembarcados. Marítimos brasileiros conscientes seus deveres esperam merecer Vossência mais este benefício oferecendo retribuição todos sacrifícios sejam exigidos pátria⁶⁵⁷

Pode-se considerar que o ato de Vargas ao encampar as empresas pertencentes ao espólio de Henrique Lage, encerra cerca de 117 anos de atividades empresariais da família Lage, podendo ser considerado o marco inicial em torno de 1825, quando o bisavô de Henrique, Antonio Martins Lage, arrenda a Ilha das Enxadas.

Assim, observa-se por parte dos Lages, a superação daquilo que é considerado por Lodi como ciclo de vida de uma organização, com fundação, crescimento, apogeu e declínio,

⁶⁵⁵ GÓIS, Anselmo. *O Globo*, Rio de Janeiro, 14 de agosto de 2003, Coluna Anselmo Góis, p. 16.

⁶⁵⁶ Telegrama de Viúva Quaresma para Getúlio Vargas de 12 de março de 1943. Fundo Presidência da República, caixa 13, documento 7.664. Acervo do Arquivo Nacional.

⁶⁵⁷ Telegrama da Federação dos Marítimos para Getúlio Vargas de 17 de novembro de 1942. Fundo Presidência da República, caixa 457, pacote 1942, documento 32.604. Acervo do Arquivo Nacional.

podendo essa curva atingir 80 anos, dentro daquilo que o dito popular coloca como pai rico, filho nobre, neto pobre. Segundo o autor, dificilmente uma organização chega a quarta geração, no Brasil os casos são raríssimos, pois as empresas familiares morrem antes⁶⁵⁸

Embora não tenha sido o fundador dos negócios, Henrique Lage consegue, a partir da compra das participações dos demais herdeiros, da aquisição de companhias e da formação de empresas, atingir e até superar, em grau de importância empresarial, a posição daqueles que o antecederam no comando das atividades da família. Essa participação de Henrique Lage ratifica a afirmação de Sérgio Gonçalves, que cita:

Sempre será possível que numa empresa familiar, com uma longa história, surja a certa altura um homem de segunda ou terceira geração, e mesmo mais adiante, que tenha uma gestão excepcionalmente brilhante, mudando os seus rumos e destinos, a partir daí tornando-se a figura mais importante de sua história.⁶⁵⁹

Sobre o fundador, afirma Gonçalves:

O fundador é mais do que empresário. Com certeza, pode ser definido como um empreendedor, no sentido literal do termo, o que foi capaz de empreender, criando a sua empresa. (...) por mais longa que se torne a história de sua empresa, ele e o seu nome não serão esquecidos (...). serão lembrados em documentação fotográfica e em posturas; não são raros os homenageados, batizando ruas, praças e avenidas.⁶⁶⁰

Confirmando essa consideração, mesmo após a sua morte Henrique Lage continua recebendo homenagens, passando seu nome a identificar praças, ruas, bairros, escolas, navios, pontes e cidades. Uma das mais importantes foi o título de Cadete nº 1, homenagem póstuma prestada pela Escola Militar de Realengo, no Rio de Janeiro, a partir de 15 de março de 1943⁶⁶¹.

⁶⁵⁸ LODI, 1987, op. cit., p. 3; 4; 132.

⁶⁵⁹ GONÇALVES, op. cit., p. 326.

⁶⁶⁰ *ibid.*, p. 235

⁶⁶¹ BOLETIM da Escola Militar, n. 59, Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 1943.

CONCLUSÕES

A atuação empresarial de Henrique Lage torna-se possível em virtude da visão empreendedora de membros da família que o antecederam, como o seu bisavô, Antonio Martins Lage, que avança nas atividades nos setores carbonífero e naval com o arrendamento, em 1825, da Ilha das Enxadas, o que permite o desenvolvimento da comercialização do carvão importado e a ampliação dos serviços de pequenos reparos em embarcações. Com o crescimento dos negócios, o avô de Henrique Lage, comendador Antonio Martins Lage, adquire, em 1852, a Ilha do Vianna, para onde são transferidas, em 1882, as atividades dos Lages. Na linha de sucessão, o pai de Henrique, Antonio Martins Lage Filho, adquire terras em Santa Catarina e funda, em 1891, a Companhia Nacional de Navegação Costeira, e, assim, constrói o alicerce para toda a ação posterior de Henrique Lage.

Observa-se que Henrique Lage pertence à quarta geração de uma organização familiar, o que é raro, principalmente no Brasil, visto que, normalmente, os empreendimentos comandados por famílias não conseguem ultrapassar os limites da terceira geração, o que dá margem ao dito popular: pai rico, filho nobre, neto pobre.

Sobre a Costeira, esta é criada a partir do capital acumulado pela família Lage durante décadas, principalmente a partir de 1882, com a formação da Lage Irmãos. Além das condições financeiras favoráveis, o pensamento econômico nacionalista e as medidas adotadas, nos primeiros anos da República, pelo ministro da Fazenda Rui Barbosa, contribuem para a decisão de Antonio Martins Lage Filho de formar a Companhia. Os nacionalistas influenciam o conteúdo da Constituição de 1891, em que é estabelecido que o comércio de cabotagem deve ser realizado por navios nacionais, e os atos de Rui Barbosa facilitam o processo de instalação de sociedades anônimas.

Os anos iniciais da Costeira são de crescimento, principalmente do material flutuante, formado basicamente pela aquisição de navios de empresas em dificuldades financeiras ou pela compra de embarcações no exterior. O aporte financeiro para a formação da frota é proveniente dos serviços prestados pela Companhia e que são acumulados em fundos da própria empresa, dos recursos oriundos da não distribuição de dividendos aos acionistas, de empréstimos obtidos em instituições financeiras e da emissão de debêntures.

A chamada guerra de fretes, provocada pelas companhias que não possuem contrato com o governo, reduz a lucratividade da Costeira e causa dificuldades de ordem financeira. Para combatê-la, Henrique Lage coloca em prática o plano de unificação da marinha mercante

por meio da aquisição de empresas de navegação, dentre as quais firmas que praticam a disputa de cargas. Idealizada para ser comandada pelo empresário, a unificação recebe forte oposição de marítimos e de outras companhias do setor. Em decorrência, o intento de Lage de conquistar o monopólio dos serviços de cabotagem não se concretiza, até porque não conta, também, com o apoio efetivo por parte de Getúlio Vargas.

Embora sejam negócios privados, em função de pertencerem aos setores ligados às indústrias de base e à infra-estrutura, a maioria das empresas de Henrique Lage necessita de investimentos do setor público, em virtude da limitação da capacidade de inversões do empresário.

Na construção naval, apesar das tentativas de governos em desenvolver o setor, os planos não têm continuidade, assim, pela falta de uma política governamental de investimentos as atividades de Henrique Lage são prejudicadas, pois a ausência de uma rotina de encomendas obriga a dispensa de empregados já treinados e impede a adoção de uma economia de escala, que possibilita a redução do preço final de cada navio.

Além disso, pela falta de incentivos fiscais e de financiamento público, Henrique Lage é obrigado a construir navios no exterior, contraindo dívidas em moeda estrangeira, sujeitas à variação do câmbio, o que traz prejuízos ao empresário. Exemplificando, em 1931, a desvalorização da moeda eleva a dívida da Costeira junto aos estaleiros da Europa, o que ocasiona o atraso do pagamento de prestações, acarretando a ação executiva que provoca a penhora da frota.

O cumprimento dos compromissos por parte do governo também é fundamental para o equilíbrio da gestão da Costeira. No entanto, nem sempre o poder público se dispõe a cumprir os acordos. Como exemplo, a regulamentação do artigo constitucional de 1891 só vem a ser efetivada em 1896, a liquidação dos prêmios pela construção dos navios Itaquiatiá e Itaguassu e dos valores devidos pelas reformas em embarcações da Marinha são feitas com grande atraso, assim como o pagamento das indenizações pelas requisições de navios.

Esses atrasos obrigam Henrique Lage a buscar empréstimos junto aos organismos governamentais, principalmente ao Banco do Brasil, pagando juros e aumentando o passivo. Diante desse quadro, o endividamento de Henrique Lage se acumula e, para resolver a situação de quase inadimplência, acontece o encontro de contas, com o saldo compondo o processo de renegociação da dívida da Costeira.

Em 1936, a Costeira assina o contrato com o Banco do Brasil, com o pagamento das prestações vinculado à subvenção. No entanto, em março de 1941, quando da criação da Comissão de Marinha Mercante as subvenções são canceladas, fato este que inviabiliza o

resgate da dívida. Como solução, o governo adia o cancelamento e, posteriormente, concede novos empréstimos para que a Companhia possa cumprir os compromissos.

Pela falta de financiamento governamental Henrique Lage investe, muitas das vezes, capital particular para a instalação e desenvolvimento dos negócios, como na melhoria das condições da Ilha do Vianna, na compra de equipamentos para extração e beneficiamento do carvão mineral, na expansão da deficitária Estrada de Ferro Donna Thereza Christina e na construção do porto de Imbituba.

Observa-se, assim, a dependência de Henrique Lage em relação ao governo. Por isto, qualquer mudança política ou econômica promovida pelas esferas governamentais afeta os negócios do empresário. Contribui para a elevação desse nível de vinculação os atrasos de pagamentos por parte do Estado, o que cria a necessidade de Lage obter recursos por meio de empréstimos, concedidos principalmente pelo Banco do Brasil.

Os conflitos mundiais também trazem modificações importantes para os setores empresariais de Henrique Lage. Durante a Primeira Guerra, ocorrem situações que favorecem e outras que prejudicam os negócios do empresário. Exemplificando, os problemas de abastecimento do carvão importado provocam o interesse governamental nos investimentos na extração e beneficiamento do produto, através do apoio às empresas que atuam no setor, mas, ao mesmo tempo, aumenta o custo do produto, o que diminui a lucratividade das empresas que utilizam o mineral importado, como a Costeira.

No campo da construção naval, o conflito provoca a edição de uma legislação que estabelece prêmios, por parte do governo, por tonelagem de embarcações construídas no Brasil, entretanto, a dificuldade da importação de materiais e equipamentos, prejudica a construção de navios e a manutenção da frota.

Analisando-se o impacto da Primeira Guerra nos negócios de Henrique Lage, o saldo pode ser considerado como favorável ao desenvolvimento das atividades do empresário, pois, embora traga problemas na aquisição de material e combustível, cria, no âmbito da sociedade brasileira e junto aos setores governamentais, a percepção sobre a necessidade de estímulos às iniciativas nacionais nos setores de navegação, siderurgia e carbonífero, por meio de incentivos e investimentos do governo. Em razão dessa movimentação, entre 1918 e 1929, Henrique Lage promove grandes investimentos, criando ou adquirindo cerca de 20 empresas.

No período da Segunda Guerra, além dos setores carbonífero e siderúrgico, adiciona-se dentre os interesses governamentais o incentivo à indústria aeronáutica. Neste caso, Henrique Lage recebe o apoio de Vargas para desenvolver o projeto de construção de aeronaves nas instalações da Ilha do Vianna, principalmente através de encomendas para os

aeroclubes. Importante, também, é ressaltar que o conflito é utilizado como um dos argumentos para que o presidente encampe as empresas do espólio do empresário.

No campo da siderurgia, o projeto de Henrique Lage fica restrito à produção de aço na Ilha do Vianna, em virtude, principalmente, da ação de Getúlio Vargas na implantação da siderurgia estatal. No entanto, a criação da Companhia Siderúrgica Nacional favorece o setor carbonífero, visto que o carvão brasileiro produz o coque adequado ao uso siderúrgico.

Portanto, diante do exposto, fica evidente a influência das mudanças sociais, econômicas, políticas, legais e tecnológicas sobre os negócios de Henrique Lage, o que traz para o empresário benefícios e dificuldades.

Ressalta-se, ainda, que a ação empresarial de Henrique Lage baseia-se na estratégia da integração vertical calcada no trinômio carvão, ferro e navio. Assim, Lage investe no carvão catarinense, que abastece navios e o forno siderúrgico da Ilha do Vianna; na produção do ferro para a construção naval e, em navios para o transporte do mineral, de passageiros e de mercadorias. A utilização da verticalização é comum entre os grandes empresários da época, no entanto, o que diferencia Lage dos seus contemporâneos é a adoção da estratégia a partir de um propósito de gestão, e não pela oportunidade de negócios ou pela ocorrência de mudanças no mercado. Essa postura de Henrique Lage é, possivelmente, fruto da sua formação na França e nos Estados Unidos.

Outros produtos também são fabricados por Henrique dentro da mesma estratégia, como a produção de tecidos na fábrica Maruí, que serve para a confecção de produtos de cama e mesa utilizados nos seus navios, bem como de lonas para a indústria aeronáutica e as louças e material sanitário fabricados em Imbituba, que são empregados nas embarcações. Apesar de possuir cerca de 30 empresas, é importante observar que Henrique Lage não chega a formar um conglomerado do tipo holding. A Costeira, por sua vez, não comanda o capital nem a gestão de empresa alguma, portando não pode ser considerada como uma empresa-mãe.

Diante dessas constatações, a estratégia empresarial expansionista de Henrique Lage tem como principal característica a integração vertical, mas o conjunto de empresas não pode ser considerado como um modelo organizacional do tipo holding. Assim, fica confirmada, de forma parcial, a primeira hipótese da presente tese.

No sentido normativo, a Costeira passa a sofrer uma importante mudança a partir da entrada de Thiers Fleming como presidente, no início de 1935. Adepto dos ensinamentos de Taylor e Fayol, Thiers procura implementar instruções de serviços e outros mecanismos burocráticos, embora sem receber o apoio de Henrique Lage. Esse posicionamento de Lage é

bem característico do gestor centralizador, ou seja, permite o desenvolvimento e a aplicação de técnicas administrativas, desde que mantenha o poder decisório em suas mãos.

Embora tenha a prática de centralizar as decisões, Henrique Lage forma o quadro de dirigentes para as empresas sob o seu comando com pessoas de reconhecida competência profissional, como o próprio Theirs, Euvaldo Lodi, Ernani Bittencourt Cotrim, Álvaro Monteiro de Barros Catão e Carlos Pandiá Braconnot. Essa atitude permite que o empresário acompanhe o desenvolvimento das atividades nas diversas regiões do país, como também favorece ao bom desempenho técnico de cada segmento de atuação, além da conquista de credibilidade junto aos organismos governamentais.

Vale lembrar que Henrique Lage pode ser considerado, a princípio, um misto de empresário no sentido schumpeteriano, visto que busca executar novas combinações, e de empreendedor, como definido por Cleber Aquino, pois possui iniciativa, forte personalidade, percepção de negócios e disposição de trabalho, sendo altamente centralizador. Em síntese, Henrique Lage pode ser compreendido como um empresário com forte características de empreendedor.

Com relação às mudanças na estrutura organizacional da Costeira, pelo menos em duas oportunidades elas ocorrem para atender a membros da família Lage. Na primeira, em 1924, é criado o cargo de vice-presidente para atender a Renaud e, na segunda, em 1935, para permitir a designação de Frederico como presidente. Os litígios de Renaud e Frederico com Henrique Lage criam problemas no interior das empresas, especialmente na Costeira, e faz com que o industrial os afaste por meio de indenizações.

Henrique Lage falece em julho de 1941. Dias antes, o industrial envia carta a Getúlio Vargas colocando à disposição do governo as suas empresas. Na mesma oportunidade, Lage dita testamento, colocando Gabriella Besanzoni como principal herdeira.

Após o falecimento do industrial, a disputa sucessória acirra as desavenças já existentes entre Gabriella, que conta com o apoio do principal auxiliar de Henrique, Pedro Brando, e os sobrinhos do empresário, Eugenio e Victor Lage. Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra, em 1942, a nacionalidade italiana de Gabriella é utilizada para o questionamento dela como inventariante e componente majoritária das empresas.

Apesar de existir o interesse governamental de absorver as empresas do espólio de Henrique Lage desde 1941, somente em 2 de setembro de 1942 é que o governo incorpora ao patrimônio nacional os bens e direitos das empresas da chamada “Organização Lage” e do espólio de Henrique Lage. Na justificativa, o governo considera que as entidades constituem

um conjunto valioso, aproveitável no interesse da defesa nacional, pelo que se impõe o exercício de sua administração pelo Estado e a sua incorporação ao patrimônio do país.

Apesar das justificativas governamentais, o que na realidade fica evidenciado é a preocupação do governo quanto os resultados da disputa entre os herdeiros. Assim, comprova-se a segunda hipótese, de que apesar da Segunda Guerra e da política intervencionista e estatal de Vargas, o falecimento de Henrique Lage, com o conseqüente processo sucessório, é o principal motivo que leva o governo a encampar as empresas ao patrimônio nacional.

Sem deixar de considerar a vertente, de certa forma, impetuosa e monopolista de Henrique Lage, vale destacar, ao final desta tese, a importância de Lage no cenário empresarial brasileiro. Atuando nos mais diversos segmentos, inclusive naqueles ainda insipientes, como o da indústria aeronáutica, Henrique Lage consegue desenvolver em cerca de apenas quinze anos um verdadeiro império empresarial, criando e adquirindo empresas, tendo por princípio a adoção da integração vertical.

Finalizando, cabe ressaltar, ainda, a importância de que outros estudos sejam feitos a respeito da trajetória empresarial de Henrique Lage, aprofundando-se, assim, o conhecimento da forma de atuação do empresário.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes Primárias

Acervo do Arquivo Nacional

- Fundo Inventários: inventário de Antonio Martins Lage, contando com informações a respeito da firma Viúva Lage & Filhos.
- Fundo Junta Comercial do Rio de Janeiro: ata de constituição e o estatuto da Companhia Nacional de Navegação Costeira, além de documentos sobre a firma Antonio Martins Lage & Filho, Lage Irmãos, e outras empresas da família Lage.
- Fundo Ofício de Notas do Rio de Janeiro: escrituras de propriedades adquiridas pela família Lage, destacando-se as terras da região carbonífera de Santa Catarina e as Ilhas localizadas na Baía de Guanabara.
- Fundos Presidência da República – Companhia Siderúrgica Nacional; Marinha Mercante; Conselho Nacional de Petróleo; Congresso Nacional; Conselho Nacional de Economia: informações das respectivas áreas, e que são importantes para o melhor conhecimento dos negócios de Henrique.
- Fundos Presidência da República - Gabinete Civil e Correspondência Geral: correspondências trocadas entre Henrique Lage, ou pessoas ligadas a ele, e membros do Governo, sobre assuntos relacionados aos negócios do empresário.
- Fundos Presidência da República – Ministério da Viação e Obras Públicas; Ministério da Marinha e Ministério do Transporte: documentos relativos aos interesses de Henrique Lage junto aqueles ministérios.
- Fundo Série Interior – Nacionalidades: processo de naturalização de Gabriella Besanzoni Lage, que apresenta importantes indícios sobre a trajetória de vida de Henrique Lage, bem como informações a respeito da incorporação dos bens do espólio de empresário pelo Governo.
- Fundos Vara Comercial do Rio de Janeiro; Juízo dos Feitos da Fazenda Municipal do Rio de Janeiro; Vara Criminal do Rio de Janeiro; Vara Cível do Rio de Janeiro; Pretoria Cível do Rio de Janeiro: documentos sobre questões jurídicas envolvendo os negócios da família Lage.

Acervo do Centro de Pesquisa e Documentação Histórica (CPDOC)

- Fundo Edmundo Macedo Soares: dados a respeito do setor siderúrgico.
- Fundo Getúlio Vargas: documentos e diário pessoal de Vargas, informações a respeito da Costeira e de Henrique Lage.
- Fundo Napoleão de Alencastro Guimarães: atuação de Napoleão nas empresas de Henrique Lage, além de elementos que comprovam a existência de conflitos entre os dois.
- Fundo Oswaldo Aranha: informações a respeito das diversas propostas de unificação da marinha mercante.
- Fundo Venceslau Brás: informações a respeito de questões sobre o carvão mineral durante o período da Primeira Guerra.

Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

- Lançamentos a respeito dos navios das diversas empresas de Henrique Lage

Acervo da Biblioteca Nacional

CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro: diversas edições, 1941.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Rio de Janeiro: diversas edições, 1942. Reportagens sobre a Companhia Nacional de Navegação Costeira.

JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro: diversas edições, anos de 1918, 1925, 1934, 1941 e 1981. Reportagens sobre Gripe Espanhola; Henrique Lage e Gabriella Besanzoni.

JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: diversas edições, período entre 1891 a 1942. Relatórios de diretoria e atas de assembléias das empresas de Henrique Lage. Além deste material, especificamente sobre a Costeira, são também obtidos os balanços e os anúncios das linhas de navegação.

O ALBOR. Laguna-SC: diversas edições, anos de 1909 a 1915. Reportagens sobre Carvão em Santa Catarina e Portode Imbituba.

O FLUMINENSE. Niterói, RJ: diversas edições, anos de 1918, 1925, 1941 e 1942. Reportagens sobre Gripe Espanhola; Henrique Lage; Gabriella Besanzoni e Companhia Nacional de Navegação Costeira.

O GLOBO. Rio de Janeiro: diversas edições, 1934. Eleição de Henrique Lage.

O IMPARCIAL. Rio de Janeiro: diversas edições, anos de 1913, 1918, 1925, 1938 e 1941

O PAIZ. Rio de Janeiro: diversas edições, anos de 1900, 1913 e 1918.

REVISTA A MARINHA CIVIL. Rio de Janeiro: diversas edições 1910, 1911.

REVISTA DA SEMANA. Rio de Janeiro: diversas edições, anos de 1925; 1934 e 1941. Reportagens sobre Henrique Lage e Gabriella Besanzoni.

REVISTA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO. Rio de Janeiro: agosto de 1934.

REVISTA CRUZ DE MALTA. Revista dos funcionários do Grupo Lage. Rio de Janeiro: diversas edições, 1936 a 1940.

Acervo da Biblioteca da Marinha

LIGA MARÍTIMA. Órgão oficial de divulgação das idéias da Liga Marítima Brasileira. Rio de Janeiro: diversas edições, 1908 a 1926.

Acervo da Biblioteca do Ministério da Fazenda.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, diversas edições 1919 a 1925.

Acervo da Biblioteca da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro

ATAS DAS SESSÕES DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, diversas edições 1935 a 1937.

Livros depoimentos

ABRANCHES, Carlos Alberto Dunshee de. *A incorporação dos bens de Henrique Lage ao patrimônio nacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Milone Ltda., 1948.

BRANDO, Pedro. *Por que não temos construção naval?* Rio de Janeiro: Pongetti, 1958.

FLEMING, Thiers. *Carvão, munição e navios*. Rio de Janeiro: P. Mello, 1927.

_____. *Memórias*. Rio de Janeiro: [s/d].

_____. *Problemas Nacionaes*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1933.

_____. *Reminiscências*. Rio de Janeiro: [s/d].

_____. *A construção naval no Brasil*. Conferência feita na Escola do Estado-Maior do Exército em 16 de outubro de 1936. Possibilidades da construção naval pela industria particular. Depoimento do engenheiro naval, Carlos Pandiá Braconnot. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1936.

_____. *A organização Henrique Lage e o Estado: a minha atuação*. Rio de Janeiro: P. Mello, 1949.

LAGE, Eliane. *Ilhas, veredas e buritis*. São Paulo: Brasiliense, 2005.

Imagens e fotos**Acervo do Serviço de Documentação da Marinha**

Fotos que registram importantes acontecimentos na Ilha do Vianna

Acervo da Biblioteca Nacional

Imagens sobre a família Lage e de empresas de Henrique Lage. Revista Cruz de Malta

Acervo da Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro

Imagens de empresas e de membros da família Lage;

SÍTIOS VISITADOS

<http://www.baleiafranca.org.br>

<http://www.cabofrio.rj.gov.br>

<http://www1.folha.uol.com.br>

<http://www.musal.aer.mil.br>

<http://www.museutec.org.br>

<http://www.nascente.com.br>

<http://www.noolhar.com>

<http://www.reservaer.com.br>

<http://mail.rochester.edu>

<http://www.scielo.br>

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Marcelo de Paiva. Crise, crescimento e modernização autoritária: 1930-1945. In: _____ (org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana 1889-1989*. Rio de Janeiro: campus, 1992.

ABREU, Marcelo de Paiva. Principais mudanças e inovações na política econômica entre 1930 e 1937. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás; GRANZIERA, Rui G. *Getúlio Vargas & a economia contemporânea*. Campinas: Editora da UNICAMP; São Paulo: Editora HUCITEC, 2004.

A CERJ E A HISTÓRIA DA ENERGIA ELÉTRICA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: [s/d].

A CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL. Rio de Janeiro: [s/d].

ADUCCI, F. *O carvão nacional*. Rio de Janeiro: Papelaria Confiança, 1928.

A INCORPORAÇÃO dos bens de Henrique Lage ao patrimônio nacional. Rio de Janeiro: [s/e]; [s/d].

A INCORPORAÇÃO de bens das empresas e do espólio de Henrique Lage ao patrimônio nacional: memorial ao ministro da Fazenda. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1945.

ALMEIDA, Maria Hermínia Tavares de. A revolução de 30 e a questão sindical. In.: *A revolução de 30: seminário realizado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas*, Rio de Janeiro, setembro de 1980. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983.

ANDRADE, Manuel; CALDAS, Raul. *A salina modelo*. Coleção Mossoroense. Rio de Janeiro: Alba Editora, 1942.

ANDRADE, Manuel Correia. *A produção de sal*. Coleção Mossoroense, série B, n. 926. Mossoró: Escola Superior de Agricultura de Mossoró; Fundação Guimarães Duque, 1991.

_____. *O território do sal: a exploração do sal marinho e a produção do espaço geográfico do Rio Grande do Norte*. Coleção Humanas Letras, Coleção Mossoroense, v. 848. Natal-RN: UFRN, CCHLA, 1995.

ANDRADE, Roberto Pereira de; PIOCHI, Antônio Ermete. *História da construção aeronáutica no Brasil*. São Paulo: Aquarius – Editora e Distribuidora de Livros Ltda., 1982.

AQUINO, Cleber. *História empresarial vivida: depoimentos de empresários brasileiros bem-sucedidos*. São Paulo: Atlas, 1991.

ARIAS NETO, José Miguel. Primeira república: economia cafeeira, urbanização e industrialização. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excluyente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1 Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: ContraPonto Editora, 1996.

ASCOLI, Haroldo Renato. *A Organização Henrique Lage perante a Fazenda Nacional: inconstitucionalidade de um Juízo Arbitral*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE CHAPECÓ. *História empresarial vivida: vida empresarial*. Chapecó: Grifos, 1997.

ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE MOSSORÓ. Memorial sobre as necessidades da indústria do sal, apresentado ao interventor federal. Coleção Mossoroense, série B. Rio Grande do Norte, 1931.

AUXILIAR COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro: Typografia, 1871.

AVELLAR, Hélio de Alcântara. *História administrativa e econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: FENAME, 1970.

BAER, Werner *Siderurgia e desenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1970.

_____. *A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1979.

BAILLY, Gustavo Adolfo (org.). *Carvão: coletânea de legislação*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1943.

BARATA, Carlos Eduardo de Almeida; BUENO, Antonio Henrique da Cunha. *Dicionário das Famílias Brasileiras*, v.2. São Paulo: Ibero América, 2000.

BARROS, Geraldo Mendes. *Guilherme Guinle 1882-1960: ensaio biográfico*. Rio de Janeiro: Agir, 1982.

BEAUCLAIR, Geraldo. *Raízes da indústria no Brasil: a pré-indústria fluminense (1808-1860)*. Rio de Janeiro: Studio F&S Ed., 1992.

BEAUCLAIR, Geraldo; HONORATO, Cezar. Niterói Industrial. In: MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo (orgs). *Cidade Múltipla: temas da história de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 1997.

BELOLLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, Ayser. *História do carvão de Santa Catarina 1790-1950*. v.1. Criciúma: Imprensa Oficial de Santa Catarina, 2002.

BENCHIMOL, Jaime. Reforma urbana e revolta da vacina na cidade do Rio de Janeiro. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à Revolução de 1930*. v.1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BENTO, Cláudio Moreira. *As forças armadas e a Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial*. Volta Redonda-RJ: Gazetilha, 1995.

BERANGER, Abel F. *Dados históricos de Cabo Frio*. Cabo Frio: PROCAF – Companhia de Desenvolvimento de Cabo Frio, 1993.

BERNARDO, Roseli Terezinha. O carvão nacional: do discurso formado à ação concretizada, 1880-1930. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org). *Memória e cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

BERTUCCI, Liane Maria. *Influenza, a medicina enferma*. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2004.

BIBB, Porter. *Não é tão fácil quanto parece: a fantástica história de Ted Turner*. São Paulo, Marco Zero, 1995.

BIO, Sérgio Rodrigues. *Sistemas de informação: um enfoque gerencial*. São Paulo: Atlas, 1996.

BOSCHI, Renato Raul. *Elites industriais e democracia: hegemonia burguesa e mudança política no Brasil*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

BOSSLE, Ondina. *Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense*. Florianópolis: UFSC, 1981.

BOTELHO, Antonio José Junqueira. *Da utopia tecnológica aos desafios da política científica e tecnológica: o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (1947-1967)*.
<Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo>.>

BOUMAN, P.J. *Anton Philips: o homem – o empresário*. São Paulo: Etegil, 1970.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

BRASIL E SUA MARINHA MERCANTE: divulgação oficial da Comissão de Marinha Mercante (1940-1941). Rio de Janeiro: José Corra Filho, 1941.

BRASIL, Haroldo Vinagre et. all. *Raízes do sucesso empresarial: a experiência de três empresas bem sucedidas - Belgo-Mineira, Metal Leve e Weg S.A.* São Paulo: Atlas, 1995.

BURKE, Peter. *Abertura: a nova história, seu passado e seu futuro*. In: _____ (org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

_____. A história dos acontecimentos e o renascimento da narrativa. In: _____ (org.) *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: UNESP, 1992.

_____. *A escola dos Annales (1929-1989): a revolução francesa da historiografia*. São Paulo: UNESP, 1997.

_____. *História e teoria social*. São Paulo: UNESP, 2002.

BURLAMAQUI, Armando César. *O problema dos transportes marítimos*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: [s/e], 1970.

CAILLUET, Ludovic. La Historia Empresarial en Francia: ¿una crisis de madurez? In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

CAIRE-JABINET, Marie-Paula. *Introdução à historiografia*. Bauru-SP: EDUSC, 2003.

CALDAS, Raul. *A salina modelo*. Rio de Janeiro: Alba, 1942.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

CALÓGERAS, João Pandiá. *Indústrias basilares*. Revista arte e ciencia. Rio de Janeiro: Livraria Edanee, 1924.

CAMINHA, Herick Marques. *Dicionário Marítimo Brasileiro*. 2 ed. Rio de Janeiro: Club Naval, 1996.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *História marítima*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Record, 1993.

CANDAL, A. A industrialização brasileira: diagnósticos e perspectivas. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: T.A. Queiroz, 1981.

_____. Base e superestrutura em São Paulo: 1886-1929. In: LORENZO, Helena Carvalho De; COSTA, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

CAPELATO, Maria Helena. O Estado Novo: o que trouxe de novo? In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do nacional – estadismo - do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. V.2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CAPPELLIN, Paola; GIULIANI, Gian Mário. Os herdeiros: estudo de casos das empresas de porte médio da região serrana do Estado do Rio de Janeiro. In: KIRSCHINER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. (orgs.). *Empresa, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

CARDOSO, Ciro Flamarion S.; BRIGNOLI, Héctor Pérez. *Os Métodos da História*. Rio de Janeiro: Graal, 1983.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Empresário industrial e desenvolvimento econômico no Brasil*. São Paulo: DIFEL, 1972.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTO, Enzo. *Dependência e desenvolvimento econômico na América Latina: ensaio de interpretação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

CARDOSO, Fernando Henrique. Dos Governos Militares a Prudente-Campos Sales. In: CARDOSO, Fernando Henrique et al. *O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CARNEIRO, Glauco. *História das revoluções brasileiras: da revolução da república à coluna Prestes (1889/1927)*. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.

CARREIRAS, Albert; TAFUNELL, Xavier; TORRES, Eugenio. La historia empresarial em España. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: passado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

CAROLA, Carlos Renato. *Dos subterrâneos da história: as trabalhadoras das minas de carvão de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. UFSC, 2002.

CARONE, Edgard. *A primeira república (1889-1930)*. São Paulo: DIFEL, 1969.

_____. *Movimento operário no Brasil (1877-1944)*. Rio de Janeiro: DIFEL, [s/d].

_____. *A república nova (1930-1937)*. São Paulo: DIFEL, 1976.

_____. *O Centro Industrial do Rio de Janeiro: e sua importante participação na economia nacional (1827-1977)*. Rio de Janeiro: CIRJ/Cádetra, 1978.

_____. *A república velha: instituições e classes sociais (1889-1930)*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1978a.

_____. *A terceira república (1937-1945)*. São Paulo: DIFEL, 1982.

_____. *O Pensamento Industrial no Brasil (1880-1945)*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1997.

CARVALHO, José Murilo. *As proclamações da República*. *Revista Ciência Hoje*: edição especial, nov. 1989.

CARVALHO, Ney. *O Enclilhamento: anatomia de uma bolha brasileira*. Rio de Janeiro: Comissão Nacional de Bolsas; São Paulo: Bovespa, 2004.

CARVALHO, Fernando Viriato de Miranda. *Estudo de portos no Brasil: ensaio*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1930.

CASTRO, Antonio Barros; LESSA, Carlos Francisco. *Introdução à economia: uma abordagem estruturalista*. Rio de Janeiro: Forense, 1971.

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. *Rio de Janeiro: centro histórico 1808-1998*. Rio de Janeiro: [s/d].

CAVALCANTI, Pedro. *A presidência Wenceslau Bráz (1914-1918)*. Brasília: Editora UnB, 1983.

CHANDLER JR. *Strategy and Structure: chapters in the history of the American Industrial Enterprise*. Cambridge: Mitpress, 1962.

_____. *The visible hand: the managerial revolution in american business*. Massachusetts: Harvard University Press, 1977.

_____. *Scale and Scope: the dynamics of industrial capitalism*. Massachusetts: Harvard University Press, 1994.

_____. Alfred. *Ensaio para uma teoria histórica da grande empresa*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

CHERQUES, Sérgio. *Dicionário do mar*. S. Paulo: Editora Globo, 1999.

CONCLUSÕES DO PRIMEIRO CONGRESSO BRASILEIRO DE CARVÃO E OUTROS COMBUSTÍVEIS NACIONAIS. Realizado no Rio de Janeiro de 22 de outubro a 8 de novembro de 1922. Comissão Diretora e Comissões Especiais. Acervo da Biblioteca Nacional.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS. Niterói, 22 a 25 de outubro de 1991. *Anais*. Rio de Janeiro: Gráfica UFRJ, 1991.

COHN, Gabriel. Problemas de industrialização no século XX. In: MOTA, Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CONY, Carlos Heitor; LAMARÃO, Sérgio. *Wolff Klabin: a trajetória de um pioneiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

CORSI, Francisco Luiz. *Estado Novo: política externa e projeto nacional*. São Paulo: Editora UNESP; FAPESP, 2000.

COSTA, Achyles Barcelos da; PASSOS, Maria Cristina (orgs). *A indústria calçadista no Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Editora Unisinos, 2004.

COSTA, Affonso. *A Marinha Mercante: o problema da atualidade*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917.

COSTA, Ângela Marques da; SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914: no tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

COSTA, E. L. da Fonseca. *Possibilidades econômicas do Carvão de Santa Catarina*. Rio de Janeiro: MINISTERIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO, 1928.

COSTA, Ricardo Cesar Rocha da. A atividade de seguros nas primeiras décadas da República. In: ALBERTI, Verena (coord.). *Entre a solidariedade e o risco: história do seguro privado no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001

- COUTO, Ronaldo Costa. *Matarazzo*. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2004.
- CUNHA, Mafalda Soares da. *A casa de Bragança 1560-1640: práticas senhoriais e redes clientelares*. Lisboa: Estampa, 2000.
- DANTES, Maria Amélia M.; SANTOS, Joseleide Souza. Siderurgia e tecnologia (1918-1964) In: MOTOYAMA, Shozo (org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP, 1994.
- D'ARAÚJO, Maria Celina. Estado, classe trabalhadora e políticas sociais. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do nacional-estatismo – do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo.. v. 2* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- DAUMARD, Adeline. *Hierarquia e riqueza na sociedade burguesa*. [s/l]: Perspectiva: [s/d].
- DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo: DIFEL, 1971.
- _____. A Industrialização durante a República Velha. In: CARDOSO, Fernando Henrique et al. *O Brasil Republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- DE GUEVARA, Carlos Dávila Ladrón. La historia empresarial en América Latina. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.
- DELFIN NETO, Antonio; PINTO, Carlos Alberto de Andrade. Uma tentativa de avaliação da política cafeeira. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977
- DELGADO, Ignácio Godinho. Empresariado e política social no Brasil. In: KIRSCHNER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. (orgs.). *Empresa, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.
- DEUTSCH, Karl Wolfgang. *Política e governo*. Brasília: Editora UnB, 1979.
- DICIONÁRIO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO PÓS-1930. ABREU, Alzira Alves de et al., v. 3. Rio de Janeiro: Editora FGV; CPDOC, 2001
- DIAS, Manuel Nunes. Expansão europeia e descobrimento do Brasil. In: MOTA, Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- DINIZ, Eli. *Empresário, estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- _____. *Voto e máquina política: patronagem e clientelismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

_____. As elites empresariais e a Nova República: corporativismo, democracia e reformas liberais no Brasil dos anos 90. In: KIRSCHNER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. (orgs.). *Empresa, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

_____. Empresário, estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945. In: AXT, Gunter et al. (orgs.). *Da vida para a história: reflexões sobre a era Vargas*. Porto Alegre: Procuradoria-Geral de Justiça, Memorial do Ministério Público, 2005.

DIVALL, Colin. Otro modo de escribir la historia empresarial: los museos industriales, tecnológicos y del transporte. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

DIZIONARIO BIO GRAFICO DE GLI ITALIANI. Roma: Enciclopédia Italiana, v. 9, 1996.

DOLABELA, Fernando. *O segredo de Luísa*. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

DOSSE, François. *A história em migalhas: dos Annales à nova história*. Bauru-SP: EDUSC, 2003.

DRAIBE, Sonia. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

DRUMOND, Cosme Degenar. *Asas do Brasil: uma história que voa pelo mundo*. São Paulo: Mirian Paglia Editora de Cultura, 2004

DUARTE, Dioclécio. *A indústria extrativa do sal e a sua importância na economia do Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1941.

_____. *O sal na economia do Brasil*. Rio de Janeiro: Alba Editora, 1942.

DURANT, Richard. *Historias del vapor de la Carrera*. Montevideo: Ediciones Santillana, 2000.

ECO, Umberto. *Como se faz uma tese*. São Paulo: Perspectiva, 2002.

EL-KNATIB, Said Mohamad. *História de Santa Catarina*. Santa Catarina: [s/d].

ELIAS, Norbert. *Mozart: sociologia de um gênio*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1995.

ESPÍNDOLA, Carlos José. *As agroindústrias no Brasil: o caso Sadia*. Chapecó: Grifos, 1999.

FAUSTO, Boris. A revolução de 1930. In: MOTA, Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

_____. A crise dos anos vinte e a revolução de 1930. In: _____. *O Brasil Republicano: sociedade e instituições (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

FAY, Cláudia Musa. Getúlio Vargas e o desenvolvimento da aviação brasileira. In.: AXT, Gunter et al. (orgs.). *Da vida para a história: reflexões sobre a era Vargas*. Porto Alegre: Procuradoria-Geral de Justiça, Memorial do Ministério Público, 2005.

FERREIRA, Marieta de Moraes; PINTO, Surana ou SURAMA Conde Sá. A crise dos anos 20 e a revolução de 30. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1 Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FISHLOW, Albert. Origens e conseqüências da substituição das importações no Brasil. In: Versiani, Flávio Rabelo; Barros, José Roberto Mendonça. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977.

FLORES, Elio Chaves. A consolidação da República: rebeliões de ordem e progresso. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucília de Almeida Neves (orgs.). In: *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1 Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FOOT, Francisco; LEONARD, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos 20*. São Paulo: Global Ed., 1982.

FORD, Henry. *Henry Ford por ele mesmo*. São Paulo: Claret, 1995.

FORTE, José Mattoso Maia. *O município de Niterói: coreografia, história e estatística*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1941.

_____. *Notas para a história de Niterói*: Instituto Niteroiense de desenvolvimento cultural – Prefeitura Municipal de Niterói, 1973.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. História econômica. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Dominios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

FRAGOSO, João Luis Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Rodrigues Alves: apogeu e declínio do presidencialismo*. Brasília: Senado Federal, 2001.

FRANCO, Gustavo. *A Década Republicana: o Brasil e a economia internacional (1888-1900)*. Rio de Janeiro: IPEA, 1991

FRANCO JUNIOR, Hilário; CHACON, Paulo Pan. *História econômica geral e do Brasil*. São Paulo: Atlas, 1980.

FREIRE, Américo. República, cidade e capital: o poder federal e as forças políticas do Rio de Janeiro no contexto da implantação republicana. In: FERREIRA, Marieta Moraes (coord.). *Rio de Janeiro: uma cidade Histórica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.

_____. *Uma capital para a República: poder federal e forças políticas locais no Rio de Janeiro na virada para o século XX*. Rio de Janeiro: REVAN, 2000.

FREIRE, Felisbelo. *História da revolta de 6 de setembro de 1893*. Brasília: Editora UnB, 1982.

FREITAS FILHO, Almir Pita. *História Econômica e História de Empresa*. Algumas reflexões metodológicas. In: *Ensaio FEE* n.1 ano 10. PortoAlegre: FEE, 1989.

FRITSCH, Winston. Apogeu e crise na primeira república: 1900-1930. In: ABREU, Marcelo de Paiva (org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana 1889-1989*: Rio de Janeiro: Campus, 1992.

_____. 1922: A crise econômica. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: FGV-CPDOC, vol.6, n. 11, 1993.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1971.

GALBRAITH, John Kenneth. *Anatomia do poder*. São Paulo: Pioneira, 1986.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na primeira guerra mundial*. Rio de Janeiro: Capemi Editora, 1982.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In.: *História Naval Brasileira*. v. 5, t. II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha - Serviço de documentação Geral da Marinha, 1985.

GERSICK, Kelin E. et al. *De geração para geração: ciclos de vida das empresas familiares*. São Paulo: Negócio Editora, 1997.

BRASIL, Gerson. *História das Ruas do Rio: e da sua liderança na história política do Brasil*. RJ: Lacerda Ed., 2000.

GIDDENS, Anthony. *Política, sociologia e teoria social: encontros com o pensamento social clássico e contemporâneo*. São Paulo: Unesp, 1998.

GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas, 1994.

GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL, 1989.

GODELIER, Maurice. *O enigma do dom*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GODLEY, Andrew. La historia empresarial em Gran Bretaña. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: passado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

GOLDSMITH, Raymond W. *Brasil 1850-1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação*. São Paulo: Harper, 1986.

GOMES, Ângela de Castro. *Burguesia e trabalho: política e legislação social do Brasil (1917-1937)*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

_____. Empresariado e legislação social na década de 30. In.: *A revolução de 30: seminário realizado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, setembro de 1980*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1983.

_____. A república não oligárquica e o liberalismo dos empresários. In: SILVA, Sérgio S.; SZMRECSÁNYI, Tamás. *História econômica da primeira república*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

GOMES, Francisco Magalhães. *História da siderurgia no Brasil*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1983.

GONÇALVES, Sérgio de Castro. *Patrimônio, família, empresa: um estudo sobre a transformação no mundo da economia empresarial*. São Paulo: Negócio Editora, 2000.

GOULARTI FILHO, Alcides (org). *Memória e cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

GRANZIERA, Rui Guilherme. O Brasil depois da grande guerra. In: LORENZO, Helena Carvalho De; COSTA, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

GRASSI, Robson Antonio. *A indústria naval brasileira no período 1958-1994: análise histórica de sua crise atual e das perspectivas de mudança a partir do conceito estrutural de competitividade*. Rio de Janeiro: Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, 1998.

GUIMARÃES, José Celso de Macedo Soares. *Marinha Mercante*. In: *História Naval Brasileira*. V.5.t.II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha- Serviço de documentação Geral da Marinha, 1985.

GUIMARÃES, Manuel Luiz Lima Salgado et.al. (orgs.). *A revolução de 30: textos e documentos*. Brasília: Editora UnB, 1982.

GRZYBOVSKI, Denize; TEDESCO, João Carlos (orgs.). *Empresa familiar: tendências e racionalidade em conflito*. Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, 2000.

HEIDEMANN, Eugênia Extericoetier OU EXTERKOETTER. *O carvão em Santa Catarina (1918-1954)*. Dissertação de mestrado do curso de Pós-graduação em história do Brasil. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1981.

HAYES, Robert H.; SCHMENNER, Roger W. *Como organizar a produção*. In: Coleção Harvard de Administração, v. 8. São Paulo: Nova Cultural, 1986.

HEILBROINER, Robert L. *Elementos de macroeconomia*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1968.

HERING, Maria Luiza Renaux. *Colonização e indústria no vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento*. Blumenau: Editora da FURB, 1987.

HERMANN, Jacqueline. Religião e política no alvorecer da República: os movimentos de juazeiro, canudos e contestado. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1 Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

HISTÓRIA DA VIDA PRIVADA NO BRASIL. República: da belle époque à era do rádio. São Paulo: Cia. Das Letras, 1998. 3 v.

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA. Tomo II v. Quinto. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha – Serviço de Documentação da Marinha, 1985.

HOBSBAWM, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX 1914-1991*. São Paulo: Cia. Das Letras, 1995.

_____. *Sobre história: ensaios*. São Paulo: Cia. Das Letras, [s/d].

HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O prédio Martinelli: a ascensão do imigrante e a verticalização de São Paulo*. São Paulo: Projeto, 1984.

IGLÉSIAS, Francisco. Aspectos políticos e econômicos do Estado Novo. In.: SZMRECSÁNYI, Tamás; GRANZIERA, Rui G. Getúlio Vargas & a economia contemporânea. Campinas: Editora da UNICAMP; São Paulo: Editora HUCITEC, 2004.

JACOB, Raúl. *Notas sobre la banca provada, la naca de fomento y la indústria*. Montevideo: CIEDUR, 1991.

_____. Uruguay: genesis y desarrollo de un grupo economico financiero: el Banco Francés Supervielle (1887-1941). In: SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo (orgs.). *História de empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Hucitec; Edusp; Imprensa Oficial – SP, 2002.

JORGE, Mário; SANTOS, Carlos Maximiliano. *Espólio de Henrique Lage*. Rio de Janeiro: [s/d].

KIKKAWA, Takeo. La historia empresarial em Japón. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: passado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

KATINSKY, Julio R. Ferrovias nacionais. In: MOTOYAMA, Shozo (org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP, 1994.

KELLER, Maryann. *Rude despertar: ascensão, queda e luta pela recuperação da General Motors*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

KERR, Clark et. all. *Industrialismo e sociedade industrial*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1963.

KOONTZ, Harold; O'DONNELL, Cyril; WEINRICH, Heins. *Administração: fundamentos da teoria e da ciência*. São Paulo: Pioneira, 1986.

KOSACOFF, Bernardo et al. *Globalizar desde latinoamérica: el caso Arcor*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana, 2001.

KROETZ, Lando Rogério. *As estradas de ferro de Santa Catarina 1910-1960*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Paraná, Departamento de História, Curso de Pós Graduação em História. Curitiba: 1975.

KÜHL, Julio César Assis. Energia elétrica. In: MOTOYAMA, Shozo (org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP, 1994.

KULA, Witold. *Teoria econômica do sistema feudal*. Portugal: Editora Presença; Brasil: Martins Fontes, [s/d].

_____. Da tipologia dos sistemas econômicos. In: *Economia*. Rio de Janeiro: FGV, 1981.

LANNA JUNIOR, Mario Cleber Martins. Tenentismo e crises políticas na Primeira República. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1 Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

LA PALOMBARA, Joseph. *A política no interior das nações*. Brasília: Editora da UnB, 1982.

LEITE, Antonio Dias. *A energia do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.

LEME, Marisa Saenz. *A ideologia dos industriais brasileiros 1919-1945*. Petrópolis: Vozes, 1978.

LEOPOLDI, Maria Antonieta P. *Crescimento industrial, políticas governamentais e organização da burguesia: o Rio de Janeiro de 1844 a 1914* In: Revista Rio de Janeiro, v. 1 n° 3. Niterói: mai/ago 1986. Eduff.

_____. *Política e interesses na industrialização brasileira: as associações industriais, a política econômica e o Estado*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

_____. A economia política do primeiro governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do nacional –estadismo - do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. V.2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

LESSA, Renato. *A Invenção Republicana: Campos Sales, as bases e a decadência da Primeira República brasileira*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

LEVILLAIN, Philippe. Os protagonistas: da biografia. In: RÉMOND, René. *Por uma história política*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1996.

LEVY, Giovanni. Usos da biografia. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

LEVY, Maria Bárbara. *História dos Bancos Comerciais no Brasil: estudo preliminar*. Rio de Janeiro: IBMEC, agosto, 1972.

_____. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.

_____. Encilhamento. In: NEUHAUS, Paulo (org.). *A Economia Brasileira*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

_____. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

LEWIS, Colin M. Latin American Business History. C. 1870-1930: recent trends in the Argentinean and Brazilian literature. In: SILVA, Sérgio S.; SZMRECSÁNYI, Tamáz (orgs.) *História econômica da Primeira República*. S. Paulo: HUCITEC, 1996.

LIMA, Heitor Ferreira. *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1970.

_____. *História do Pensamento Econômico no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1976.

_____. *Industrialistas brasileiros: Mauá, Rui Barbosa, Roberto Simonsen*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976 a.

LIMA, Hermes. Significação do nacionalismo. In: SCHWARTZMAN, Simon. *O pensamento nacionalista e os “cadernos de nosso tempo”*. Brasília: Editora UnB, 1981.

LIMA, José Inácio de; STORER, Carlos Augusto. Estudo geral de base do município de Antonina. [s/l]: Gráfica Vicentina, 1979.

LIMA, Nestor. *Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró*. Coleção Mossoroense, série C, v. DXCIX, 1990. Edição fac-similar da Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, Rio Grande do Norte: 1941.

LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco Carlos Teixeira de. *História política do abastecimento (1918-1974)*. Brasília: BINAGRI, 1979.

LISTA DE NAVIOS DE GUERRA E MERCANTES BRASILEIROS: e de seus signaes distinctivos no código internacional. Rio de Janeiro: 1901.

LIVRO DO LLOYD NACIONAL. Relatório dos acionistas do exercício de 1935. Rio de Janeiro: Alba, 1935.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; CARVALHO, Lia A.; STANLEY, Myrian. *Questão habitacional e o movimento operário*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1989.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. A imigração portuguesa e a mão-de-obra do Rio de Janeiro na Primeira República. In: SILVA, Sérgio SILVA, Sérgio S.; SZMRECSÁNYI, Tamás. *História econômica da primeira república*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

_____. História empresarial. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

_____. *Imigração portuguesa no Brasil*. São Paulo: HUCITEC, 2001.

LODI, João Bosco. *História da Administração*. São Paulo: Pioneira, 1984.

_____. *Sucessão e conflito na empresa familiar*. São Paulo: Pioneira, 1987.

LODI, João Bosco; LODI, Edna Pires. *Holding*. São Paulo: Pioneira, 1987

LORENZO, Helena Carvalho de; COSTA, Wilma Peres da (orgs.) *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

LORIGA, Sabina. A biografia como problema. In: REVEL, Jacques (org.) *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

LOSURDO, Domenico. *Hegel, Marx e a tradição liberal: liberdade, igualdade, estado*. São Paulo: Editora UNESP, 1998.

LUZ, Nícia Vilela. *A Luta pela industrialização do Brasil: 1808-1930*. São Paulo: Alfa.Omega, 1975.

IBGE - CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – MACAU. Coleção de monografias, n. 190. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1958.

MACÊDO, Kátia Barbosa. *Empresa familiar brasileira: poder, cultura e decisão*. Goiânia: Editora Terra; Editora da Universidade Católica de Goiás (UCG), 2001.

MACHADO, Fernando da Matta. *Navegação do Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MAIO, Marcos Chor; CYTRYNOWICZ, Roney. Ação integralista brasileira: um movimento fascista no Brasil (1932–1938). In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do nacional –estadismo - do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

MARAM, Sheldon Leslie. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro (1890-1920)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

MARCONDES, Ayrton. *Campos Salles: uma investigação na República*. Bauru: EDUSC, 2001.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados*. São Paulo: Atlas, 1990.

MARCOVITCH, Jacques. *Pioneiros & empreendedores: a saga do desenvolvimento no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2003.

MARTÍNEZ-ECHEVARRÍA Y ORTEGA, Miguel Alfonso. ¿Qué teorías de la empresa tienen sentido en la Historia empresarial? In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A revolta da Armada*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1977.

_____. Operações. In: *História Naval Brasileira*. v. 5, t. .II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha- Serviço de documentação Geral da Marinha, 1985.

_____. A revolta dos Marinheiros – 1910. In: HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA, v. 5, tomo 1 B. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

_____. Participação da Marinha Brasileira na primeira grande guerra. In: *História Naval Brasileira*. v. 5 tomo 1B. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha. Serviço de Documentação da Marinha, 1997.

MARTINS, Ismênia de Lima. Niterói histórico: a histografia da cidade. In: MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo (orgs). *Cidade Múltipla: temas da história de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 1997.

MARTINS, José de Souza. *Conde Matarazzo, o empresário e a empresa: estudo de sociologia e desenvolvimento*. São Paulo, HUCITEC, 1976.

MARTINS, Manuel de Oliveira. *Imbituba: história e desenvolvimento*, 1971.

MAZA, Fábio. *O idealismo prático de Roberto Simonsen: ciência, tecnologia e indústria na construção da nação*. São Paulo: Instituto Roberto Simonsen, 2004.

MELLO, Julio Cesário. *O espólio de Henrique Lage e o Sr. Pedro Brando: publicações e transcrições*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1945.

MENDES JUNIOR, Antonio; MARANHÃO, Ricardo. *República Velha - Brasil história: texto e consulta*. V. 3. São Paulo: Brasiliense, 1981.

MENDONÇA, Luiz Eduardo Carvalheira de. *História de empresas brasileiras: tem espaço na academia? Questionamentos exploratórios e conclusões preliminares*. 2000
MILIBAND, Ralph. *O Estado na sociedade capitalista*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Subsídios para a História Marítima do Brasil. Ministério da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 2v., 1939.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Subsídios para a história marítima do Brasil: ação e aspectos da Marinha 1939-1945 – segunda guerra mundial. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1945.

MINISTÉRIO DA MARINHA. Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de documentação, 1957.

MONTEIRO, Cristiano. Empresas de aviação comercial e projetos de modernização do Brasil: anos 70 x anos 90. In: KIRSCHNER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. (orgs.). *Empresa, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

MONTEIRO, Denise Mattos. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Editora UFRN, [s/d].

_____. *Introdução à história do Rio Grande do Norte*. Natal-RN: UFRN, 2000.

MORITA, Akio; REINGOLD, Edwin M.; SHIMOMURA, Mitsuko. *Made in Japan: Akio Morita e a SONY*. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1995.

MOTTA, Paulo Roberto. *Gestão Contemporânea: a ciência e a arte de ser dirigente*. Rio de Janeiro: Record, 1996.

MOTOYAMA, Shozo et. al. Novas tecnologias e o desenvolvimento industrial brasileiro. In: _____ (org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP, 1994.

MOYA; Álvaro de. Glória. *In Excelsior: ascensão, apogeu e queda do maior sucesso da televisão brasileira*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MUNIZ, Antonio Guedes. Tese apresentada ao 1º Congresso Nacional Aeronáutico, reunido em São Paulo em abril de 1934. In: _____. *A construção de aviões e motores no Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.

NABUCO, Joaquim. *A intervenção estrangeira durante a revolta de 1893*. Brasília: Senado Federal, 2003.

NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *A ordem nacionalista brasileira: o nacionalismo como política de desenvolvimento durante o governo Vargas, 1930-1945*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Instituto de Estudos Brasileiros/USP, 2002.

NEVES, Margarida de Souza. Os cenários da República: o Brasil na virada do século XIX para o século XX. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

NICOLAU, Jairo Marconi. *História do voto no Brasil*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2002.

OLIVEIRA, Clodomiro de. Problema Siderúrgico. In: CONFERÊNCIA REALIZADA NO CENTRO ACADÊMICO DE OURO PRETO EM 1º DE JANEIRO DE 1924. *Texto*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio, [s/d].

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças. *Holding, administração corporativa e unidade estratégica de negócio: uma abordagem prática*. São Paulo: Atlas, 1995.

OLIVEIRA, Eusébio Paulo de. *Regiões carboníferas dos Estados do Sul*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918.

OLIVEIRA, Lucia Lippi. Questão nacional na primeira república. In: LORENZO, Helena Carvalho De; COSTA, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

OSCAR, João. *Apontamentos para a história de São João da Barra*. Teresópolis: Mini Gráfica-Editora Ltda, 1976.

PACKARD, David. *The HP way: como Bill Hewlett e eu construímos nossa empresa*. Rio de Janeiro: Campus, 1995.

PANDOLFI, Dulce. Os anos 1930: as incertezas do regime. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do nacional-estadismo - do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

PARRA FILHO, Domingos; SANTOS, João Almeida. *Apresentação de trabalhos científicos: monografia, TCC, teses e dissertações*. São Paulo: Futura, 2000.

PEIXOTO, João Baptista; PEIXOTO, Walter. *Produção, transporte e energia no Brasil*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1957.

PELAEZ, Carlos Manuel. *História da industrialização brasileira: crítica a teoria estruturalista no Brasil*. [s/l]: [s/e], 1970.

PELAEZ, Carlos M.; SUZIGAN, Wilson. *História monetária do Brasil: comportamento e instituições monetárias*. Brasília: Ed. da UnB, 1980.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. *Empresários e administradores no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1974.

PEREIRA NETTO, Francisco C. *A aviação Militar Brasileira 1916-1984*. [s/l]: Revista Aeronáutica Editora, 1984.

PEREIRA, Paulo Afonso Costa. Comentários. *Revista do Clube Militar*. Rio de Janeiro, maio-junho, 1981.

PEREIRA, Roberto. *Enciclopédia de aviões brasileiros*. São Paulo: Globo, 1997.

PERISSINOTTO, Renato M. *Classes dominantes e hegemonia na república velha*. Campinas: UNICAMP, 1994.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris – Rio de Janeiro – PortoAlegre*. PortoAlegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999.

PESSANHA, Elina G. da Fonte. Niterói operário: o caso dos trabalhadores da indústria naval. . In: MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo (orgs). *Cidade Múltipla: temas da história de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 1997.

_____. “Os sem-fábrica”: crise e sobrevivência da indústria naval do Rio de Janeiro. In: KIRSCHINER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. (orgs.). *Empresa, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

PETTA, Nicolina Luiza de. *A fábrica e a cidade até 1930*. São Paulo: Atual Editora, 1995.

PIAZZA, Walter Fernando. *Santa Catarina: sua historia*. Florianópolis: Ed. da UFSC; Ed. Lunardelli, 1983.

PICHETTI, Antonio. *História de Santa Catarina*. Curitiba: Gráfica Editora Paraná Cultural Ltda. GRAFIPAR, 1970.

PIERENKEMPER, Toni. Conceptos y desarrollo reciente de la Historia Empresarial em Alemania (1962-2002). In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

PINHEIRO, Paulo Sérgio. O proletário industrial na Primeira República. In: _____ et al. *O Brasil Republicano: sociedade e instituições (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

PINHEIRO, Paulo Sérgio; HALL, Michael M. *A classe operária no Brasil: condições de vida e de trabalho, relações com os empresários e o Estado*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PLANTULLO, Vicente Lentini. *Teoria geral da administração: de Taylor às redes neurais*. Rio de Janeiro: FGV, 2001.

PLUM, Werner. *O empresário, personagem marginalizado na sociedade industrial*. [s/l]: [s/e], 1979.

PORTER, Michael E. *Estratégia competitiva: técnicas para análise de indústrias e da concorrência*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.

PRADO, Luiz Carlos Delorme. Economia e historicidade: algumas reflexões sobre a relação entre teoria econômica e história econômica no ensino de economia. In: *O Ensino de Economia: questões teóricas e empíricas*. Rio de Janeiro: IERJ, 1996.

PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1972.

QUEIROZ, Carlos Alberto Ramon Soares de. *Como implantar a terceirização: manual prático do comportamento e da postura jurídica e operacionalmente segura para obtenção de resultados eficazes*. São Paulo: Editora STS, 1998.

REGO, Raul. *Apelação Cível nº 5.685*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1936.

REIS, Elisa. Interesses agro-exportadores e construção do Estado: Brasil de 1890 a 1930. In: SORJ, Bernardo; CARDOSO, Fernando Henrique; FONT, Mauricio (orgs.). *Economia e Movimentos Sociais na América Latina*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. O processo político da Primeira República e o liberalismo oligárquico. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do liberalismo excludente – da proclamação da República à revolução de 1930*. v. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

ROSENBERG, Nathan; BIRDZELL Jr., L.E. *A história da riqueza do ocidente: a transformação econômica no mundo industrial*. Rio de Janeiro: Record, 1986.

SAES, Flávio A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira 1850-1930*. São Paulo: HUCITEC, 1986.

SAINSAULIEU, Renaud; KIRSCHNER, Ana Maria. *Sociologia da empresa: organização, poder, cultura e desenvolvimento no Brasil*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

- SALLES, Campos. *Da propaganda à presidência*. Brasília: Senado Federal, 1998.
- SANTA ROSA, Virgínio . *O sentido do tenentismo*. São Paulo: Editora Alfa Omega, 1976.
- SARETTA, Fausto. A política econômica na década de 20. In: LORENZO, Helena Carvalho De; COSTA, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Editora UNESP, 1997.
- SARMENTO, Carlos Eduardo B. A arquitetura do impossível: a estruturação do Partido Autonomista do Distrito Federal e o debate autonomista nos anos 30. In: FERREIRA, Marieta Moraes (coord.). *Rio de Janeiro: uma cidade Histórica*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.
- _____. *O Rio de Janeiro na era Pedro Ernesto*. Rio de Janeiro: FGV, 2001.
- SARTHOU, Carlos. *Passado e presente da baía da Guanabara (1565-1965)*. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos S.A., 1964.
- SARTORI; Luis Maria. *Quando a empresa se torna comunitária*. Aparecida: Editora Santuário, 1990.
- SAY, Jean-Baptiste. *Tratado de economia política*. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- SCHUMPETER, Joseph A. *Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e ciclo econômico*. São Paulo: Abril Cultural, 1982.
- SCHVARZER, Jorge. *La industria que supimos conseguir: una historia político-social de la industria Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas, 2000.
- SEGRETO, Luciano. Treinta años de historia empresarial en Italia: una visión de conjunto. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.
- SENNA, Nelson de *Pela marinha mercante brasileira: discurso proferido na Câmara Federal em sessão de 19 de agosto de 1926*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926.
- SICILIA, David B. La historia empresarial en Estados Unidos: la situación de la disciplina. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.
- SILBER, Simão. Análise de política econômica e do comportamento da economia brasileira durante o período 1929/1939. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977.
- SILVA, Benedicto. *Taylor e Fayol*. Rio de Janeiro: FGV, 1974.

SILVA, Edmundo de Macedo Soares. *As instituições de indústria e comércio do Brasil*. Rio de Janeiro: Crow, 1972.

_____. *O ferro na história e na economia do Brasil*. Volta Redonda -RJ: Sidergráfica, 1972a.

SILVA, Janice Theodoro da. *Raízes da ideologia do planejamento: nordeste (1889-1930)*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1978.

SILVA, Lúcia Osório. A crise política no quadriênio Bernardes: repercussões políticas do “Caso Itabira Iron”. In: LORENZO, Helena Carvalho De; COSTA, Wilma Peres da (orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*. São Paulo: Editora UNESP, 1997.

SILVA, Rogério Forastieri de. *História da historiografia*. Bauru: EDUSC, 2001.

SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1995.

SIMON, Herbert A. *Comportamento administrativo: estudo dos processos decisórios nas organizações administrativas*. Rio de Janeiro: USAID; FGV, 1965.

SIMONSEN, Roberto C. *A evolução industrial do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1939.

_____. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Edusp, 1973.

SLOAN, Alfred P. *Meus anos com a General Motors*. São Paulo: Negócio, 2002.

SOARES, Emanuel de Macedo. *Figuras e fatos da medicina em Niterói*. Niterói: [s/e], [s/d].

SOBOUL, Albert. *Descrição e medida em história social: problemas, fontes e métodos*. Lisboa: Cosmos, 1965.

SOBRINHO, Barbosa Lima. *A verdade sobre a revolução de outubro – 1930*. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1975.

SOBRINHO, Raimundo C. Corrêa. *Thiers Fleming e o comunismo na Justiça Federal*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1958.

SOLA, Lourdes. O golpe de 37 e o Estado Novo. In: MOTA, Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, Angelita Matos. *Estado e dependência no Brasil 1889-1930*. São Paulo: Annablume, 2001.

SOUZA, Maria do Carmo Campello de. O processo político-partidário na Primeira República. In: MOTA, Guilherme (org.). *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, José Antonio Soares de. *Da Vila Real da Praia Grande à imperial cidade de Niterói*. Niterói: [s/e], [s/d].

STONE, Laurence. O ressurgimento da narrativa: reflexões sobre uma nova velha história. In: *Revista de história*, n. 213. Campinas: UNICAMP, 1991

SUNIZEL, Osvaldo. *O marco histórico do processo desenvolvimento-subdesenvolvimento*. Rio de Janeiro: Fórum, 1971.

SUZIGAN, Wilson; SZMRECSÁNYI, Tamás. Os investimentos estrangeiros no início da industrialização no Brasil. In: SILVA, Sérgio S.; SZMRECSÁNYI, Tamás. *História econômica da primeira república*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo (orgs.). *História de empresas e desenvolvimento econômico*. São Paulo: HUCITEC; Edusp; Imprensa Oficial – SP, 2002.

TANNURI, Luiz Antonio. *O enclilhamento*. Campinas: HUCITEC, 1981.

TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios de administração científica*. São Paulo: Atlas, 1970.

TCHAICOVSKY, Fany Malin. Motivação para realização: empreendedores e habilidades para empreender. In: KIRSCHINER, Ana Maria; GOMES, Eduardo R. (orgs.). *Empresa, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

TEIXEIRA, José Paulo. *Os donos da cidade*. Santa Catarina: [s/e], [s/d].

TEIXEIRA, Palmira Petratti. Jorge Street e o discurso empresarial na Primeira República. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 22 a 25 de outubro de 1991, Niterói-RJ. *Anais*. Rio de Janeiro: Gráfica UFRJ, 1991.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da construção naval no Brasil*. Rio de Janeiro: LAMN; FEMAR, 2001.

TERRÉ. Roberto Di Nóbile. *Gabriella Besanzoni*. Madri: COMASA, 1996.

THOMPSON, E. P. Folclore, antropologia e historia social. In: _____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: UNICAMP, [s/d].

TOLLIDAY, Steven. Beyond the “Organizational Synthesis”: paradigm and theory in recent American business history In: SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo (orgs.). *História de Empresas e Desenvolvimento Econômico*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

TONINELLI, Píer Ângelo. Business history as a field of research: the European perspective. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; MARANHÃO, Ricardo (orgs.). *História de Empresas e Desenvolvimento Econômico*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

TOPIK, Steven. *A presença do estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987.

TORTELLA, Teresa. Los archivos empresariales. Su organización, conservación y uso. In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

TRUZZI, Oswaldo. *Café e indústria: São Carlos: 1850-1950*. São Carlos: EdUFScar, 2000.

VALDALISO, Jesús M^a; LÓPEZ, Santiago ¿Sirve para algo la Historia empresarial? In: ERRO, Carmen. *Historia empresarial: pasado, presente y retos de futuro*. Barcelona: Ariel, 2003.

VALENTE, Murillo Gurgel. *A política de transportes marítimos no Brasil: crônica de uma batalha*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1971.

VARGAS, Milton; KATINSKY, Julio R.; NAGAMINI, Marilda. Indústria da construção e a tecnologia no Brasil – Introdução. In: MOTOYAMA, Shozo (org.) *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP, 1994.

VERSIANI, Flávio Rabelo; VERSIANI, Maria Teresa R. O. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977.

VERSIANI; Flávio Rabelo. Escravos, homens livres e imigrantes: notas sobre a oferta de trabalho para a indústria no período até 1920. In: SILVA, Sérgio S.; SZMRECSÁNYI, Tamás. *História econômica da primeira república*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

VIANNA, Luis Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

VIANNA, Marly de Almeida G. O PCB, a ANL e as insurreições de novembro de 1935. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil republicano: o tempo do nacional-estadismo, do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo*. v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

VIDIGAL, Antonio Carlos. *Viva a empresa familiar*. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.

VIEIRA, R. A. Amaral. *Intervencionismo e autoritarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1975.

VILLELA, Aníbal; SUZIGAN, Wilson. Crescimento de renda real durante a II Guerra Mundial 1940/1945. In: VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, 1977.

_____. *Política do governo e crescimento da economia brasileira 1889-1945*. Brasília: IPEA, 2001.

VON DER WEID, Elisabeth et al. *Centro Industrial do Rio de Janeiro: apontamentos para a história do Centro Industrial do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Gráfica Portinho, 1977.

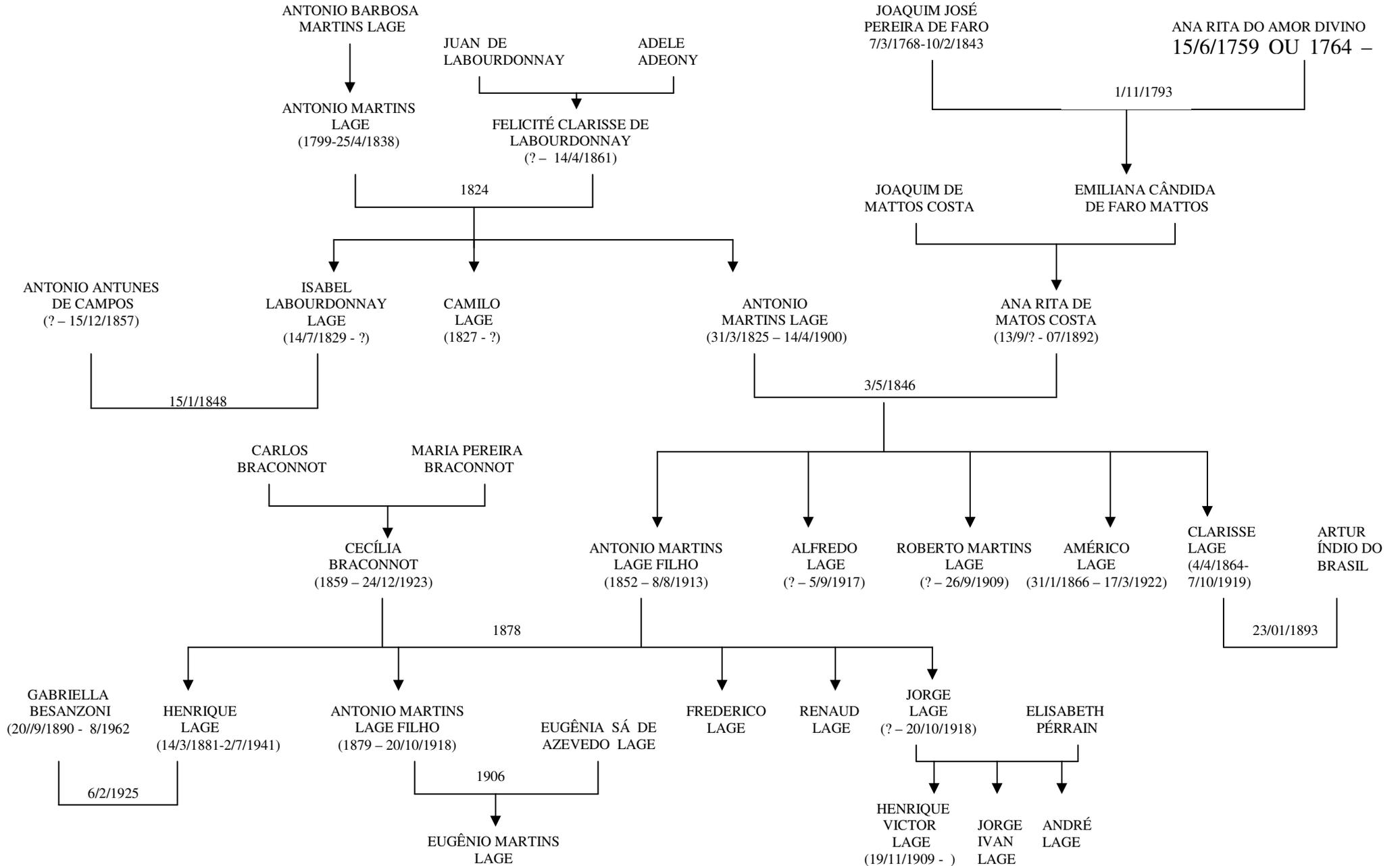
WATSON JUNIOR, Thomas J; PETRE, Peter. *Pai, filho & cia: minha vida na IBM*. São Paulo: Best seller, [s/d].

WEHRS, Carlos. *Niterói Cidade Sorriso: história de um lugar*. Rio de Janeiro: 1984.

ZUMBLICK, Walter. *Thereza Christina: a ferrovia do carvão*. Florianópolis: Editora UFSC, 1987.

ANEXOS E APÊNDICES

GENEALOGIA BÁSICA DA FAMÍLIA LAGE





Roberto Lage (tio de Henrique Lage)
Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro.
A capital fluminense. Niterói: do autor, 1925.
Acervo da Biblioteca Estadual do Rio.



Alfredo Lage (tio de Henrique Lage)
Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro.
A capital fluminense. Niterói: do autor, 1925.
Acervo da Biblioteca Estadual do Rio.



Comendador Antonio Martins Lage (avô de Henrique Lage)
Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro. *A capital fluminense*.
Niterói: do autor, 1925.
Acervo da Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro.

III



Antonio Martins Lage Filho (pai de Henrique Lage)
Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro. *A capital fluminense*.
Niterói: do autor, 1925.
Acervo da Biblioteca Estadual do Rio



Antonio Lage (irmão de Henrique Lage).
Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro.
A capital fluminense. Niterói: do autor, 1925.
Acervo da Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro.



Jorge Lage (irmão de Henrique Lage).
Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro.
A capital fluminense. Niterói: do autor, 1925.
Acervo da Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro.



Henrique Lage menino
 Fonte: Revista Cruz de Malta, ano 1, n.6,
 fev/mar 1937.
 Acervo da Biblioteca Nacional



Henrique Lage adolescente
 Fonte: Revista Cruz de Malta, ano 1, n. 6,
 fev/mar 1937.
 Acervo da Biblioteca Nacional.



Henrique Lage
 Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro.
A capital fluminense. Niterói: do autor, 1925.
 Acervo da Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro.



Henrique Lage
 Fonte: Revista Cruz de Malta, ano II, n. 15, mar/abr
 1938.
 Acervo da Biblioteca Nacional.



Depósito de carvão na Ilha do Vianna.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



Estação de Tubarão da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano 1, n. 6, fev/mar 1937.
Acervo da Biblioteca Nacional.



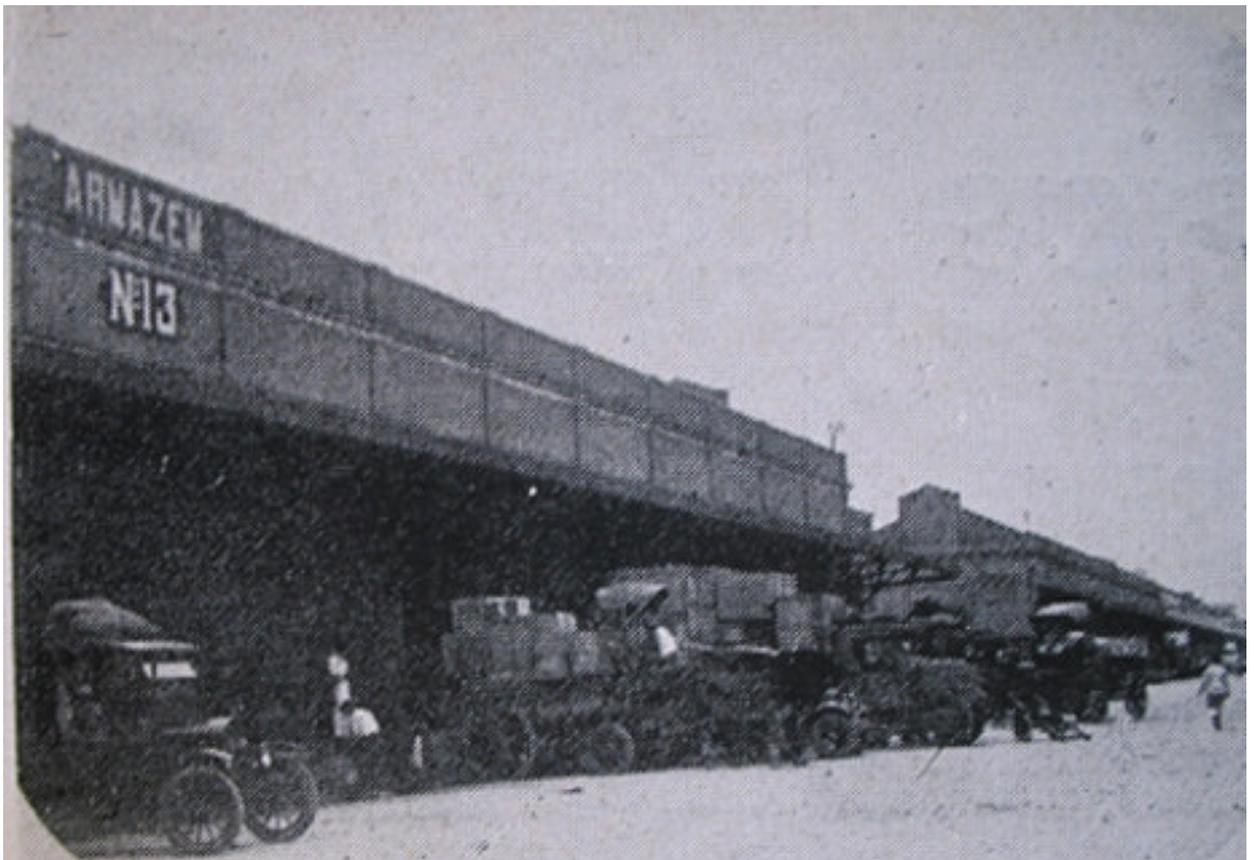
Fábrica de gás, da S/A Gaz de Nictheroy. Rua São Lourenço, 43 – Niterói, RJ.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 1, setembro de 1936. Acervo do Arquivo Nacional.



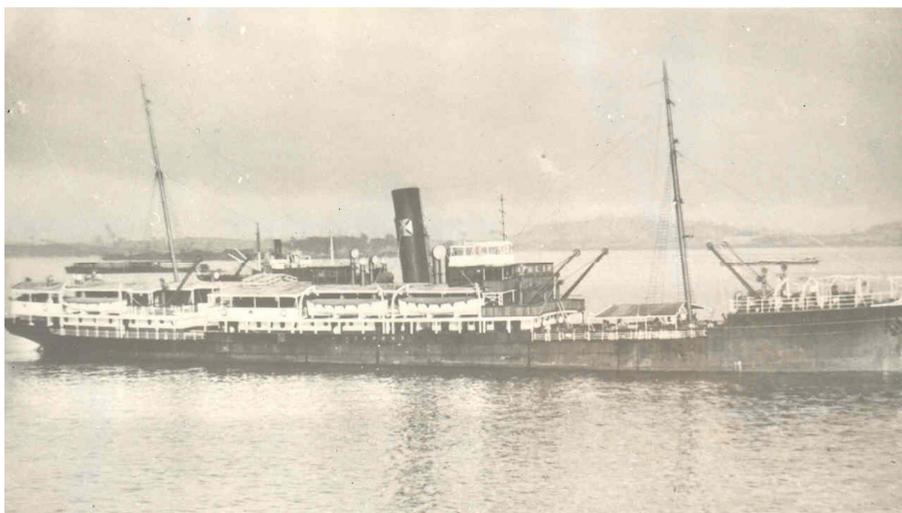
Desenho mostrando a fabricação de aço na Ilha do Vianna, através do forno Siemens-Martin.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano III, n. 18, jan/fev 1939. Acervo da Biblioteca Nacional.



Sede das Organizações Lage, prédio da Avenida Rodrigues Alves nº 330-331. Rio de Janeiro.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 6, fev/mar 1937.
Acervo da Biblioteca Nacional.



Armazém nº 13 do cais do porto utilizado pela Companhia Nacional de Navegação Costeira.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 6, fev/mar 1937.
Acervo da Biblioteca Nacional



Navio Ita, classe Itagiba, Itapema, Itajubá, Itaúba.
Acervo do Serviço de Documentação da Marinha

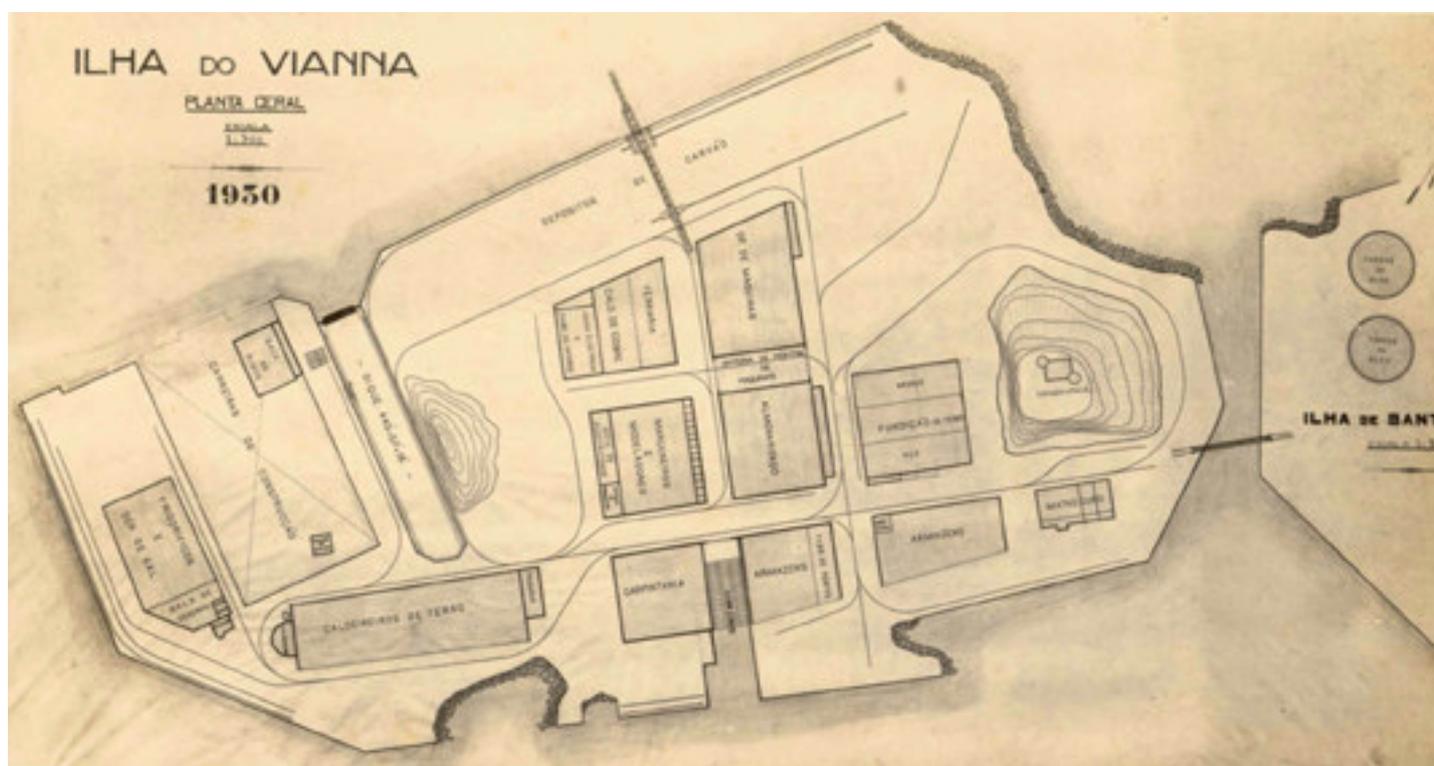


Partida de um dos navios “Ita”
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 6, fev/mar 1937.
Acervo da Biblioteca Nacional



Ilha do Vianna - 1881.

Acervo: Serviço de Documentação da Marinha



Planta da Ilha do Vianna - 1930

Acervo: Serviço de Documentação da Marinha



Vista aérea da Ilha do Vianna, mais adiante a Ilha de Santa Cruz – 1929.
Acervo: Serviço de Documentação da Marinha.



Ponte de ligação Ilha do Vianna - Ilha de Santa Cruz.
Acervo: Serviço de Documentação da Marinha



Cerimônia de lançamento do Itaquatiá na Ilha do Vianna
Acervo: Serviço de Documentação da Marinha



Cerimônia do lançamento do Itaguassu na Ilha do Vianna
Acervo: Serviço de Documentação da Marinha



Construção do navio tanque argentino
Acervo: Serviço de Documentação da Marinha



Oficina de ferro na Ilha do Vianna
Acervo: Serviço de Documentação da Marinha



Oficinas dos Estaleiros Guanabara. Niterói – RJ.
Fonte: ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro.
A capital fluminense. Niterói: do autor, 1925.
Acervo da Biblioteca Estadual do Rio de Janeiro.



Vila Neves atual Vila Lage. São Gonçalo - RJ
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 8, mai/jun 1937.
Acervo da Biblioteca Nacional



Aviões M-9 e M-7, em frente à Panair, na ponta do calabouço, no atual aeroporto Santos Dumont.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 9, jul/ago 1937. Acervo da Biblioteca Nacional



Extração de sal em Macau-RN.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 1, setembro 1936.
Acervo da Biblioteca Nacional

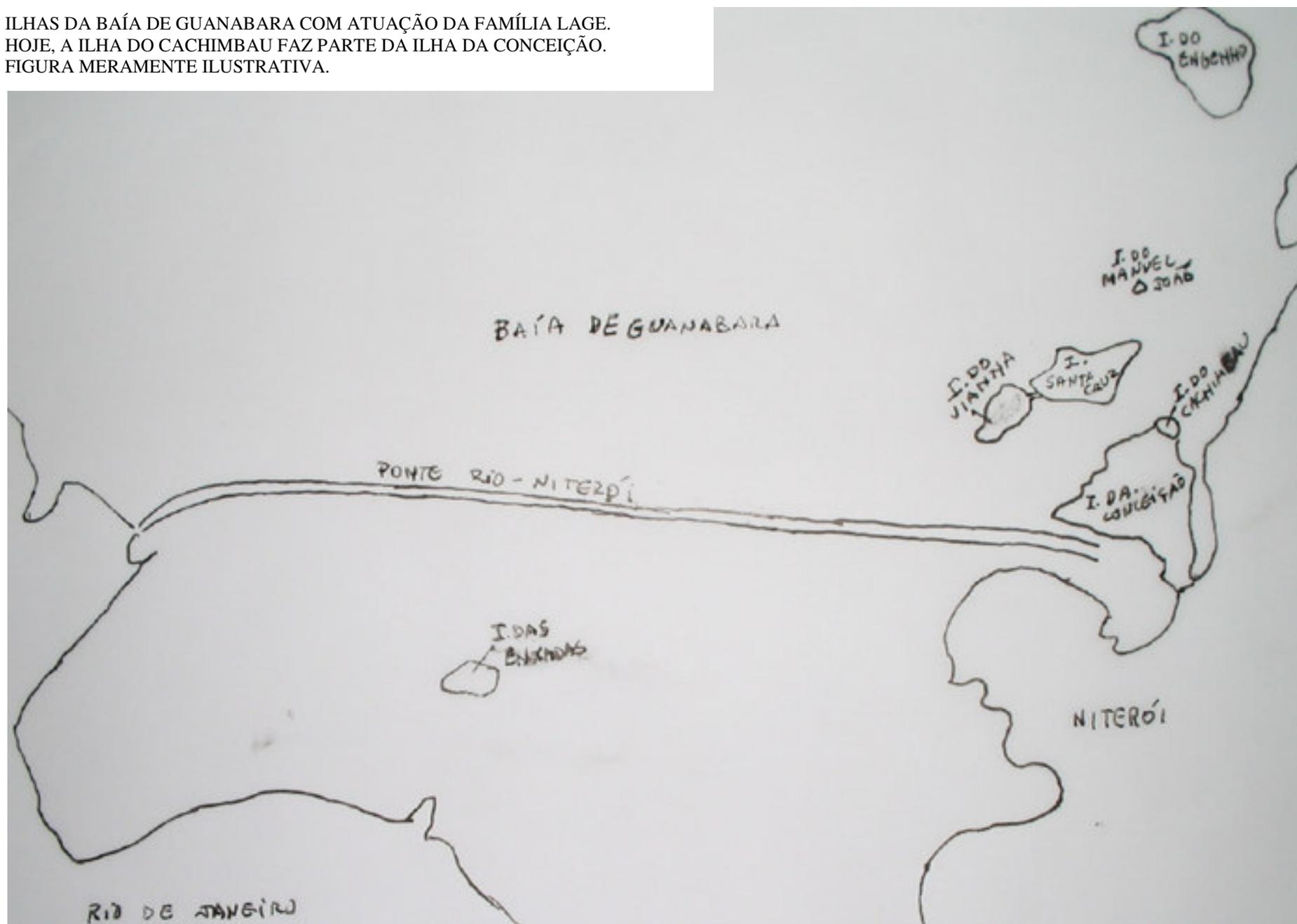


Banquete na Ilha de Santa Cruz. Destacando-se, em pé, Renaud Lage e Henrique Lage, e sentado, próximo a Henrique Lage, Epitácio Pessoa. Acervo do Serviço de Documentação da Marinha.



Henrique Lage recebe de Getúlio a Ordem do Mérito Militar.
Fonte: Revista Cruz de Malta, ano I, n. 1, setembro 1936.
Acervo da Biblioteca Nacional

ILHAS DA BAÍA DE GUANABARA COM ATUAÇÃO DA FAMÍLIA LAGE.
HOJE, A ILHA DO CACHIMBAU FAZ PARTE DA ILHA DA CONCEIÇÃO.
FIGURA MERAMENTE ILUSTRATIVA.



XVIII

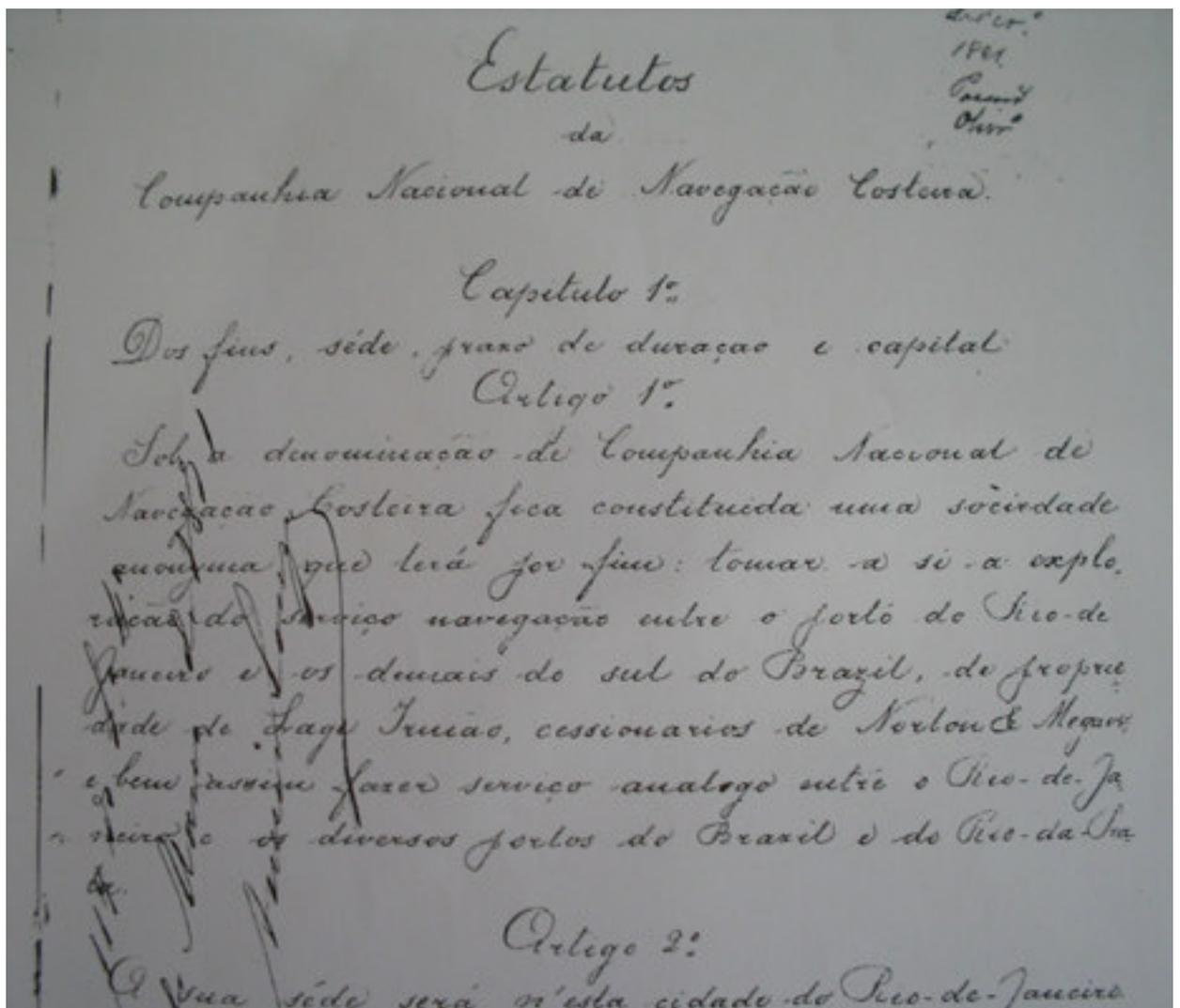
PRINCIPAIS LINHAS DA ESTRADA DE FERRO
DONNA THEREZA CHRISTINA.
FIGURA MERAMENTE ILUSTRATIVA.



Ata da assembleia geral de installação
da Companhia Nacional de Navegação
Costeira em 7 de Fevereiro de 1891.

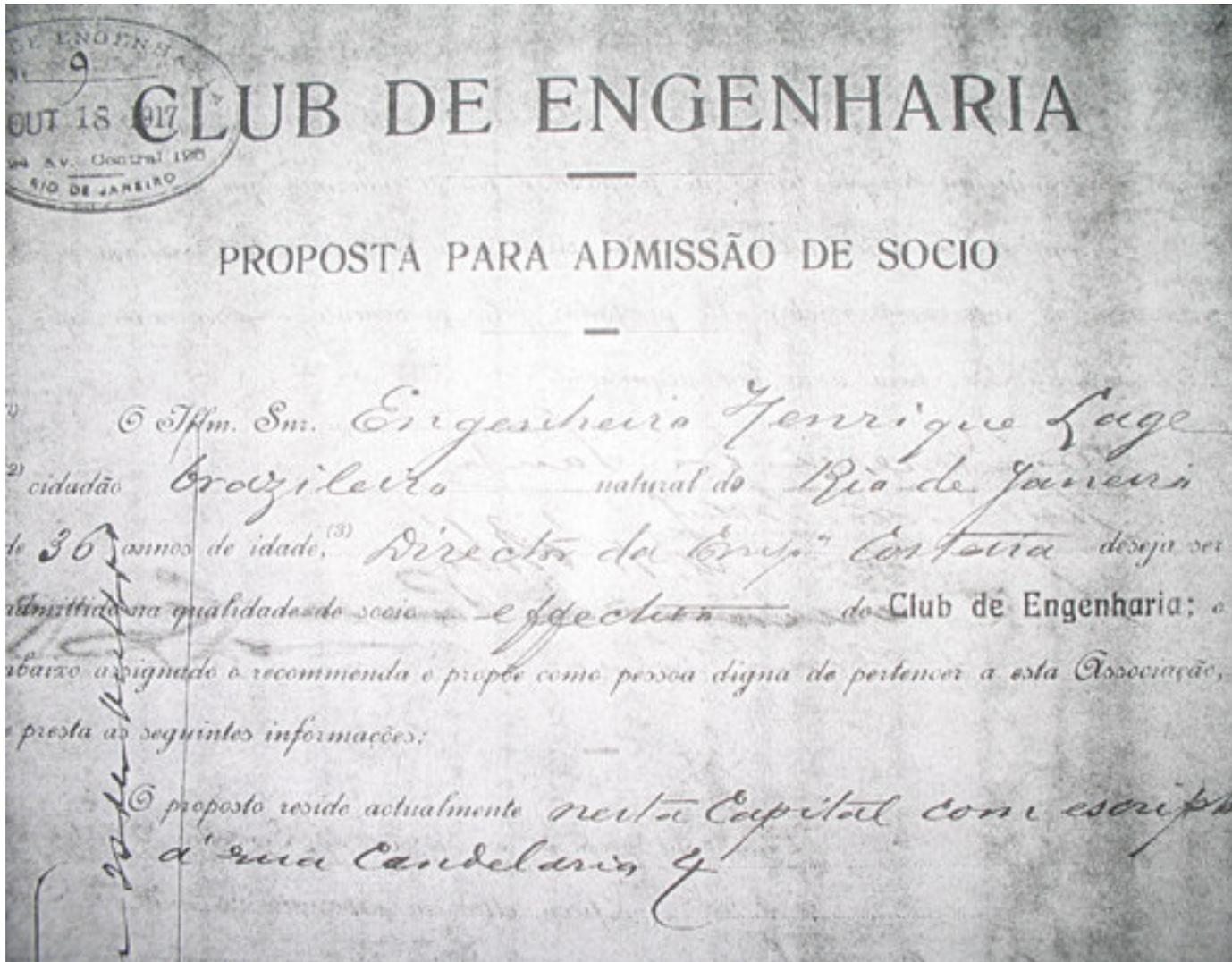
Em 7 de Fevereiro de 1891, n'uma cidade do
Rio de Janeiro e no edificio em que funciona a Com-
missão de Obras Publicas no Brazil, a rua do Hospicio
n.º 50, presentes subscritores de açoes da Companhia
Nacional de Navegação Costeira, representando mais de
dous terços do Capital, como mostrava o respectivo li-
vra de presença, por Antonio Martins Lage, como re-
presentante de Lage Tomãos e Comendador Luiz Au-
gusto Ferreira de Almeida, incorporadores da Compa-
nhia, foi declarado que estavam preenchidas as for-
malidades exigidas pela Lei para a installação das so-
ciedades anónimas, convidando a assembleia a eleger o
seu presidente. Acclamado o Doutor Manuel Buarque
de Macedo, convidou este para secretarios os accionis-
tas Theodoro Durvier e Doutor Pedro Lião Pellos

Ata da Assembléa de constituição da Companhia Nacional de Navegação Costeira.
Fundo Junta Comercial, livro 53, registro nº 1.307. Acervo do Arquivo Nacional.



Estatuto da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Fundo Junta Comercial, livro 53, registro nº 1.307. Acervo do Arquivo Nacional.



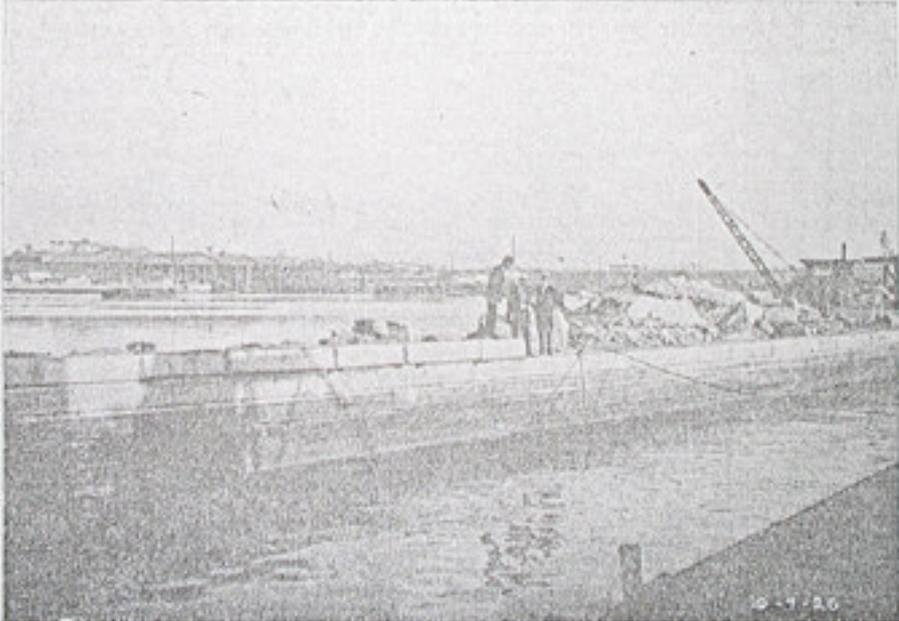
Proposta de para admissão de Henrique Lage como sócio do Clube de Engenharia. Acervo o Clube de Engenharia.

COMP. NACIONAL DE CONSTRUÇÕES CIVIS E HYDRAULICAS

ENGENHEIROS E CONSTRUCTORES

Capital realizado.... 6.000:000\$000

Séde: Avenida Rodrigues Alves nrs. 303-331 — RIO DE JANEIRO



Anúncio da Companhia Nacional de Construções Civis e Hydraulicas.

Fonte: CARVALHO, Fernando Viriato de Miranda. Estudo de portos no Brasil: ensaio. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1930.



Gabriella Besanzoni e Henrique Lage.
Fonte: <http://web.jet.es/robertodn/Imagenes/GB05.jpg>

PRINCIPAIS EMPRESAS DA FAMÍLIA LAGE

331

IT.	EMPRESA	DT. FUN.	PRINCIPAL FUNDADOR	PRINCIPAIS SÓCIOS	CAPITAL	SEDE	AQUIS.	SEDE	SÓCIO PRINC.	1º PRESIDENTE	OBSERVAÇÕES
1	LAGE & CIA.	1825 (*)	ANTONIO MARTINS LAGE (BISAVÔ H. LAGE)	ANTONIO MARTINS LAGE (BISAVÔ H. LAGE)	S.INF.	S.INF.			ANTONIO MARTINS LAGE		(*) ANO ARRENDAMENTO ILHA DAS ENXADAS
2	VIÚVA LAGE, CAMPOS & CIA.	JAN 1850	FELICITÉ LAGE	FELICITÉ LAGE	S.INF.	S.INF.			FELICITÉ LAGE		
3	VIÚVA LAGE & FILHOS	DEZ 1857	FELICITÉ LAGE	FELICITÉ LAGE; ANTONIO MARTINS LAGE (AVÔ H. LAGE)	400:000\$	S.INF.			FELICITÉ LAGE		
4	ANTONIO MARTINS LAGE & CIA.	1865	ANTONIO MARTINS LAGE (AVÔ H. LAGE)	ANTONIO MARTINS LAGE	400:000\$	S.INF.			ANTONIO MARTINS LAGE		
5	ANTONIO MARTINS LAGE & FILHO	23/01/1873	ANTONIO MARTINS LAGE (AVÔ H. LAGE)	ANTONIO M. LAGE (AVÔ H. LAGE); ANTONIO M. LAGE FILHO (PAI H. LAGE)	400:000\$	1º MARÇO, 75 - 1º ANDAR			ANTONIO MARTINS LAGE (AVÔ H. LAGE)		
6	LAGE IRMÃOS	4/02/1882	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO; ALFREDO LAGE	300:000\$	S.INF.			ANTONIO MARTINS LAGE FILHO		
7	2ª LAGE IRMÃOS	2/01/1890	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO; ALFREDO LAGE	700:000\$	1º MARÇO, 81 - SOBRADO			ANTONIO MARTINS LAGE FILHO (PAI H. LAGE)		SÓCIOS ANTONIO, JORGE E HENRIQUE; DEPOIS HENRIQUE E RENAUD.
8	CIA. NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA	7/2/1891	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	LAGE IRMÃOS; ANTONIO MARTINS LAGE; BUARQUE DE MACEDO.	5.000:000\$	1º MARÇO, 51			LAGE IRMÃOS	LUIZ AUGUSTO FERREIRA DE ALMEIDA	
9	CIA. BRASILEIRA CARBONÍFERA DE ARARANGUÁ	12/6/1917	SYNDICATO CARBONÍFERO CATARINENSE E EMPR. INDAL. MELHORAMENTOS DO BRASIL	SYNDICATO CARBONÍFERO CATARINENSE E EMPR. INDAL. MELHORAMENTOS DO BRASIL	1.500:000\$	AV. RIO BRANCO, 63	19/6/1918	AV. RIO BRANCO, 63	3.000:000\$ HENRIQUE LAGE	CONRADO JACOB DE NIEMEYER	
10	ESTRADA DE FERRO DONNA THEREZA CHRISTINA	1876	VISCONDE DE BARBACENA COM CAPITAL INGLÊS	S.INF.	4.000:000\$	LONDRES	20/6/1918	LEGUNA/TUBARÃO	CIA. BRAS. CARB. DO ARARANGUÁ	ÁLVARO LUZ	ARARANGUÁ ARRENDATÁRIA PRES. JOHN HARTLEY
11	CIA. DO GANDARELLA	15/4/1919	HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	3.000:000\$	R. CANDELÁRIA, 4; RODRIGUES ALVES, 303			HENRIQUE LAGE	DIOGO DE VASCONCELLOS	SURGE 1890. EXTINTA EM 03/19. SÓCIO PRINC. FRANCISCO SÓLON
12	S/A LLOYD SUL AMERICANO COMPANHIA DE SEGUROS MARÍTIMOS E TERRESTRES	18/9/1919	HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	4.000:000\$	RUA DA CANDELÁRIA, 4			HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	
13	CIA. DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS	25/7/1876	MANOEL DE OLIVEIRA CINTRA	MANOEL DE OLIVEIRA CINTRA E OUTROS	S.INF.	S.J. BARRA	8/11/1919	RIO BRANCO 63	HENRIQUE LAGE (*)	ZÓZIMO BARROZO DO AMARAL	H. LAGE COMPRA DE MANOEL FERREIRA MACHADO; VERBA EMP. INDAL. MELHORAMENTOS DO BRASIL. ARARANGUÁ CONTROLA
14	CIA. CERÂMICA DE IMBITUBA	1919	HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	S.INF.	S.INF.			HENRIQUE LAGE	S.INF.	
15	BANCO SUL DO BRASIL	22/2/1920	HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	4.000:000\$	ALFÂNDEGA, 7			HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	
16	S/A DE SEGUROS GERAIS LLOYD INDUSTRIAL SUL AMERICANO	9/10/1920	HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE; ROBERTO CARDOSO E EMILE BIGNON	3.000:000\$	RUA DA CANDELÁRIA, 4			HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	
17	CIA. NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA	28/10/1921	HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	S.INF.	S.INF.			HENRIQUE LAGE	S.INF.	

40	HENRIQUE LAGE (FÁBRICA MARUJ)	S.INF.	HENRIQUE LAGE	HENRIQUE LAGE	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	
41	M. FREIRE & CIA. LTDA.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	S.INF.	

OCUPANTES DOS CARGOS DE DIRETORIA DA COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

332

CARGO	DIRETOR-PRESIDENTE	DIRETOR VICE-PRESIDENTE	DIRETOR-TESOUREIRO	DIRETOR-SECRETÁRIO	DIRETOR-GERENTE	DIRETOR DE TRÁFEGO
7/2/1891	LUIZ AUGUSTO FERREIRA DE ALMEIDA			H.K. BRODIE	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
7/2/1891 A 15/4/1891	LUIZ AUGUSTO FERREIRA DE ALMEIDA			H.K. BRODIE	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
15/4/1891 A NOV. 1891	ALFREDO AUGUSTO DE ALMEIDA			H.K. BRODIE	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
NOV. 1891 A 15/2/1892	LUIZ AUGUSTO FERREIRA DE ALMEIDA			ALFREDO AUGUSTO DE ALMEIDA	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
7/2/1891 A 4/1/1892				H.K. BRODIE	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
4/1/1892 A 22/12/1892				ALFREDO AUGUSTO DE ALMEIDA (INTERINO)	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
22/12/1892				ALFREDO AUGUSTO DE ALMEIDA	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
15/2/1892 A 7/6/1893	ALFREDO AUGUSTO DE ALMEIDA (INTERINO)			ALFREDO AUGUSTO DE ALMEIDA	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
7/6/1893	ALFREDO AUGUSTO DE ALMEIDA			VAGO	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO	
1893/1894	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO			VAGO	ROBERTO LAGE	
1893/1894	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO			VAGO	VAGO	
2/12/1895	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO		CANCELADO O CARGO	LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO	CANCELADO O CARGO	
1896/1902	ROBERTO LAGE (SUBSTITUTO)			LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
29/11/1902	BAUDUÍNO COELHO (SUBSTITUTO)			LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
1902 ATÉ 26/09/1909	ROBERTO LAGE (SUBSTITUTO)			LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
26/09/1909	BAUDUÍNO COELHO (SUBSTITUTO)			LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
1910	BAUDUÍNO COELHO (SUBSTITUTO)			LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
1910 ATÉ 08/08/1913	ANTONIO MARTINS LAGE FILHO			LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
08/08/1913 A 12/06/1915	JORGE LAGE (INTERINO)			LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		

12/06/1915 A 20/10/1918	ANTONIO LAGE		CONRADO MILLER DE CAMPOS	LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
20/10/1918	HENRIQUE LAGE (INTERINO)		CONRADO MILLER DE CAMPOS	LUIZ PEREIRA FERREIRA DE FARO		
CARGO	DIRETOR-PRESIDENTE	DIRETOR VICE- PRESIDENTE	DIRETOR-TESOUREIRO	DIRETOR-SECRETÁRIO	DIRETOR-GERENTE	DIRETOR DE TRÁFEGO
07/12/1918 A 16/06/1920	HENRIQUE LAGE		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	JOSÉ LUIZ COELHO		
16/06/1920	HENRIQUE LAGE		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	ROBERTO CARDOSO	BENJAMIN AVELINO	CODRATO DE VILHENA
1920	HENRIQUE LAGE		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	VAGO	
ATÉ 16/09/1924	HENRIQUE LAGE		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	VAGO	CODRATO DE VILHENA
16/09/1924 A 06/05/1926	HENRIQUE LAGE	RENAUD LAGE	JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO	CANCELADO O CARGO	CODRATO DE VILHENA
06/05/1926 ATÉ 1928	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO (INTERINO)		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO		CODRATO DE VILHENA
1928	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	CODRATO DE VILHENA	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
1929	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	CODRATO DE VILHENA	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
17/06/1930	ÁLVARO DIAS DA ROCHA (SUBSTITUTO)		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	CODRATO DE VILHENA	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
ATÉ 23/06/1931	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	CODRATO DE VILHENA	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
23/06/1931 A 23/11/1931	HENRIQUE LAGE		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO	CODRATO DE VILHENA	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
23/11/1931 A 28/04/1933	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	CODRATO DE VILHENA	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
28/04/1933 A 16/07/1934	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	VAGO	ÁLVARO DE FARO LAGE	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
16/07/1934 A 6/2/1935	FREDERICO LAGE		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO	ÁLVARO DE FARO LAGE	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
06/02/1935 A 23/04/1942	THIERS FLEMING		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	OSWALDO DOS SANTOS JACINTHO	ÁLVARO DE FARO LAGE	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
23/04/1942	THIERS FLEMING		JOÃO GENTIL DE MELLO ARAÚJO	CÍCERO NOBRE MACHADO	ÁLVARO DE FARO LAGE	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
30/04/1942	PEDRO BRANDO		EUGÊNIO MARTINS LAGE	CÍCERO NOBRE MACHADO	ALFREDO LUIZ GREVE	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
16/05/1942	PEDRO BRANDO		VAGO	CÍCERO NOBRE MACHADO	ALFREDO LUIZ GREVE	ÁLVARO DIAS DA ROCHA
20/06/1942	PEDRO BRANDO		FAUSTO WERNECK CORREA E CASTRO	CÍCERO NOBRE MACHADO	ALFREDO LUIZ GREVE	ÁLVARO DIAS DA ROCHA

DESCRIÇÃO DOS NAVIOS “ARAS” E “ITAS”

333

	NOME	CONSTRUÇÃO				TON.	DIMENSÕES (M)		COMPANHIA	OUTRAS INFORMAÇÕES
	NAVIO	ANO	LOCAL	TIPO	ESTALEIRO		COMPR.	BOCA		
1	ARABUTAN EX-CABRERA									
2	ARACAJÚ	1913	U.S.A.	MISTO	JAMES REES & CIA.	160	35,00	8,00	NAV. AMAZONAS	
3	ARAÇATUBA	1927	ITÁLIA	MISTO	CANTIERE NAVALE	4871	118,90	16,37	LLOYD NACIONAL	
4	ARAGANO EX-VITÓRIA	1895	U.S.A.	CARGA	MORSE DRY DOCK	2181	94,49	15,55	LLOYD NACIONAL	44 TRIPULANTES
5	ARAGUÁ EX-ALICE	1920	HOLANDA	CARGA	N.V. SCHEEPAW	729	59,00	9,16	S. B. CABOTAGEM	29 TRIPULANTES
6	ARAIM EX-SERRA BRANCA		PORTO ALEGRE	BOTE	EMÍLIO MABILDE	120		27,00	SERRAS	
7	ARAPONGA EX-ALLIADOS	1917	HOLANDA	CARGA	N.V. BOELES SCHEEP	736	54,90	8,63	HENRIQUE LAGE	
8	ARAPUÁ EX-CELESTE	1911	INGLATERRA	CARGA	J. FULLERTON	525	57,75	11,22	LLOYD NACIONAL	27 TRIPULANTES
9	ARARÁ EX-SERRA AZUL	1907	INGLATERRA	CARGA	HAWTHORN, LESLIE CO.LTD.	1075	73,26	17,55	LLOYD NACIONAL	
10	ARARANGUÁ	1927	ITÁLIA	MISTO	CANTIERE NAVALE	4871	118,90	16,37	LLOYD NACIONAL	
11	ARARAQUARA	1927	ITÁLIA	MISTO	CANTIERE NAVALE	4871	117,97	16,37	LLOYD NACIONAL	
12	ARARÍ EX-FLAMENGO		FRANÇA	CARGA	FORGES ET CHANTIERS	1064	66,00	10,53	PEDRO BRANDO	
13	ARARIBÁ EX-SAVERNE	1919	CANADÁ	CARGA	MIDLAND SHIPBUILDING	1999	76,56	13,24	PEDRO BRANDO	
14	ARARUNA EX-ITAIPU	1913	CANADÁ	CARGA	WESTON DRYDACK SCHIPPTOR	2395	74,37	13,05	LLOYD NACIONAL	
15	ARASSÚ EX-SERRA NEGRA	1908	HOLANDA	CARGA	A. VUIJK ZOREN CAPELLE A/D	1370	73,57	11,19	SERRAS	
16	ARATAIA EX-COMT. CASTILHO	1881	INGLATERRA	CARGA	JOS. LAING SUNDERLAND	1576	78,64	10,97	LLOYD NACIONAL	43 TRIPULANTES
17	ARATANHA EX-PORTUGAL	1901	INGLATERRA	CARGA	WIGHAM RICHARDSON SON & CIA.	2616	96,65	12,70	LLOYD NACIONAL	
18	ARATAÚ EX-SERRA GRANDE	1919	FRANÇA	CARGA	A.A. DES CHANTIERS & ATEL.	1064	66,88	10,24	SERRAS	37 TRIPULANTES
19	ARATIMBÓ	1927	ITÁLIA	MISTO	CANTIERE NAVALE	4871	117,97	16,37	LLOYD NACIONAL	
20	ARAXÁ EX-ODETTE	1915	NORUEGA	CARGA	BERGENS MRK.VAERDSTED	1350	67,00	11,00	S.B.CABOTAGEM	32 TRIPULANTES

21	ITABERÁ	1915	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LT.	2054	87,55	13,07	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 58 TRIPULANTES - 1ª VIAGEM 10/2/1917
22	ITABIRA EX-CABRAL	1888	INGLATERRA	CARGA		800	77,50	10,00	COSTEIRA	COMPRADO EM 7/2/1891 DA NORTON MEGAW
23	ITACAVAL	1923				1278			COSTEIRA	
24	ITACOATIARA	1913	U.S.A.	MISTO	JAMES REES & SONS	160	35,00	8,00	NAV. AMAZONAS	52 TRIPULANTES
	NOME	CONSTRUÇÃO				TON.	DIMENSÕES (M)		COMPANHIA	OUTRAS INFORMAÇÕES
	NAVIO	ANO	LOCAL	TIPO	ESTALEIRO		COMP.	BOCA		
25	ITACOLOMY EX-ANTOINETTE	1883	INGLATERRA	CARGA	NEW CASTLE	737	74,66	9,80	COSTEIRA	VELOCIDADE 8 MILHAS - COMPRADO EM 31/3/1891 CIA. BRAZIL ORIENTAL
26	ITAGIBA	1915	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LT.	2054	87,55	13,07	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 62 TRIPULANTES
27	ITAGUASSU	1922	I. VIANNA	MISTO	LAGE IRMÃOS	1928	87,80	13,11	COSTEIRA	VELOCIDADE 12 MILHAS - 1ª VIAGEM 31/8/1923
28	ITAHITÉ	1928	FRANÇA	MISTO	CHANTIERS	4998	113,17	15,88	COSTEIRA	
29	ITAHY		INGLATERRA	CARGA		550	59,80	9,40	COSTEIRA	
30	ITAICY	1918	RIO	MISTO		693	79,68	9,15	COSTEIRA	
31	ITAIMBÉ	1927	FRANÇA	MISTO	CHANTIER & ATEL.	4993	111,77	15,85	COSTEIRA	
32	ITAIPAVA EX-ONDINA	1890	INGLATERRA	MISTO	SCOTT & CIA.	914	69,04	9,80	COSTEIRA	38 TRIPULANTES - COMPRADO EM 6/2/1895 CIA. BRAZIL ORIENTAL
33	ITAIPI	1892	INGLATERRA	MISTO	SCOTT & CIA.	2316			COSTEIRA	1ª VIAGEM EM 1/5/1892. ENTREGUE AO GOVERNO EM 1896.
34	ITAITUBA EX-CURITIBA	1891	INGLATERRA	MISTO		914	69,04	9,08	COSTEIRA	136 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 9 MILHAS 38 TRIPULANTES - COMPRADO EM 6/2/1895 CIA. BRAZIL ORIENTAL
35	ITAJUBÁ	1908	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	1737	82,08	12,70	COSTEIRA	196 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 56 TRIPULANTES
36	ITAMARACÁ	1914	INGLATERRA	CARGA	C.J. BIGGER & CIA	1499	75,90	11,46	COSTEIRA	VELOCIDADE 8 MILHAS - 26 TRIPULANTES 1ª VIAGEM 2/2/1917
37	ITAMBY EX-BARÃO DE S. DIOGO	1886	INGLATERRA	CARGA		550	60,00	11,50	COSTEIRA	COMPRADO EM MAIO 1891 - DA CIA. GERAL E. DE FERRO - VENDIDO AO GOVERNO EM 1904.
38	ITANAGÉ	1927	INGLATERRA	MISTO	WILLIAM BOARDMORE CO. LT.	4965	112,09	15,86	COSTEIRA	
39	ITANEMA EX-UPANEMA	1891	INGLATERRA	MISTO		825	61,05	10,00	COSTEIRA	VELOCIDADE 8 MILHAS - 27 TRIPULANTES COMPRADO EM DEZEMBRO DE 1892 DA CIA. SALINAS MOSSORÓ-ASSÚ
40	ITAOCA	1892	INGLATERRA	MISTO	SCOTT & CIA.				COSTEIRA	DESTRUÍDO PELO GOVERNO NA REVOLTA DA ARMADA
41	ITAPACY EX-GUANABARA	1891	INGLATERRA	MISTO		914	67,02	9,60	COSTEIRA	116 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 9 MILHAS 27 TRIPULANTES - COMPRADO DA CIA. BRAZIL ORIENTAL EM 6/2/1895.
42	ITAPAGÉ	1927	FRANÇA	MISTO	CHANTIERS	4988	112,77	15,85	COSTEIRA	
43	ITAPÉ	1928	INGLATERRA	MISTO	WILLIAM BOARDMORE CO. LTDA.	4997	110,00	15,85	COSTEIRA	

44	ITAPEMA	1909	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	1737	82,08	12,76	COSTEIRA	196 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 52 TRIPULANTES - VENDIDO AO GOVERNO EM 1932 PASSA A SER O NAVIO HIDROGRÁFICO JOSÉ BONIFÁCIO
45	ITAPERUNA EX-TRAMANDAÍ	1891	INGLATERRA	MISTO	SCOTT & CIA.	914	77,00	9,80	COSTEIRA	132 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 9 MILHAS 36 TRIPULANTES- COMPRADO DA CIA. BRAZIL ORIENTAL EM 6/2/1895.
	NOME	CONSTRUÇÃO				TON.	DIMENSÕES (M)		COMPANHIA	OUTRAS INFORMAÇÕES
	NAVIO	ANO	LOCAL	TIPO	ESTALEIRO		COMP.	BOCA		
46	ITAPEVA EX-CANNING	1883	INGLATERRA	CARGA					COSTEIRA	COMPRADO EM 7/2/1891 DA NORTON MEGAW VENDIDO AO GOVERNO, ENTREGUE EM 1896
47	ITAPIRUNA	1894	INGLATERRA	CARGA		900	47,20	6,80	COSTEIRA	
48	ITAPOAN	1891	INGLATERRA	CARGA	SCOTT & CIA.	754	69,04	9,08	COSTEIRA	
49	ITAPUCA	1909	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	1737	82,08	12,76	COSTEIRA	196 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 56 TRIPULANTES
50	ITAPUHY	1913	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	2054	87,55	13,07	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS
51	ITAPURA	1912	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	2054	87,55	13,07	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS
52	ITAPURÚ	1911	INGLATERRA	CARGA		250	36,66	6,19	COSTEIRA	11 TRIPULANTES
53	ITAQUATIÁ	1919	I. VIANNA	MISTO	LAGE IRMÃOS	2163	87,70	13,50	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS
54	ITAQUERA	1912	INGLATERRA	MISTO	MACKIE&THOMSON LT.	2054	87,55	13,07	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 58 TRIPULANTES - 1ª VIAGEM 1913
55	ITAQUI	1891	INGLATERRA	CARGA	SCOTT & CIA.	754	69,40	9,80	COSTEIRA	27 TRIPULANTES
56	ITAQUICÉ	1928	INGLATERRA	MISTO	WILLIAM BOARDMORE CO. LTDA.	4968	118,87	15,85	COSTEIRA	
57	ITASSUCÊ	1912	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	2054	87,55	13,07	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 59 TRIPULANTES
58	ITATIBA EX-MOSSORÓ	1892	INGLATERRA	MISTO		783	62,40	10,00	COSTEIRA	25 TRIPULANTES - COMPRADO EM DEZ. 1892 DA CIA. SALINAS MOSSORÓ-ASSU. EXPLODIU EM 1920 NO CABO DE SÃO TOMÉ
59	ITATINGA	1912	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	2054	87,55	13,07	COSTEIRA	240 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 59 TRIPULANTES
60	ITATYAYA EX-CAVOUR	1883	INGLATERRA	CARGA		700	63,70	9,70	COSTEIRA	COMPRADO EM 7/2/1891 DA NORTON MEGAW
61	ITAUBA	1910	INGLATERRA	MISTO	AILSA S/B CIA. LTDA.	1737	82,08	12,76	COSTEIRA	120 PASSAGEIROS - VELOCIDADE 12 MILHAS 55 TRIPULANTES - PASSOU PARA A ESQUADRA EM 1932 RECEBE O NOME DE VITAL DE OLIVEIRA
62	ITAUNA EX-CHATAM	1883	INGLATERRA	CARGA		600	70,00	9,50	COSTEIRA	COMPRADO EM 7/2/1891 DA NORTON MEGAW
63	ITAVERAVA	1921		CARGA		1480			COSTEIRA	VELOCIDADE 8 MILHAS
64	ITAYÁ	1896	INGLATERRA	MISTO		550	60,00	11,50	COSTEIRA	VENDIDO EM 1902

FONTES: NAVIOS REGISTRADOS NAS CAPITANIAS PORTOS 31.12.1920; NAVIOS INSCRITOS NO DEP. MARINHA MERCANTE NAVIOS DE GUERRA E MERCANTES BRASILEIROS ATÉ JAN. 1902 E MAR. 1940; BRASIL E SUA MARINHA MERCANTE; LIGA MARÍTIMA; RELATÓRIOS

TRECHOS PREVISTOS EM CONTRATO COSTEIRA – GOVERNO

	1892	1893	1908	1913	1915	1922	1922
GERAL	LINHA SUL	LINHA SUL	LINHA SUL	LINHA SUL	NORTE-SUL	LINHA NORTE-SUL	COM GOV. MARANHÃO
RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	PORTO ALEGRE	NATAL
SÃO SEBASTIÃO	PARANAGUÁ	SANTOS	SANTOS	SANTOS	SANTOS	RIO GRANDE	MACAU
SANTOS	ANTONINA	PARANAGUÁ	PARANAGUÁ	PARANAGUÁ	ANTONINA	SÃO FRANCISCO	MOSSORÓ
PARANAGUÁ	DESTERRO	DESTERRO	DESTERRO	FLORIANÓPOLIS	SÃO FRANCISCO	PARANAGUÁ	ARACATY
ANTONINA	RIO GRANDE	RIO GRANDE	RIO GRANDE	RIO GRANDE	PARANAGUÁ	SANTOS	FORTALEZA
SÃO FRANCISCO	PELOTAS	PELOTAS	PELOTAS	PELOTAS	FLORIANÓPOLIS	RIO DE JANEIRO	ARACAHÚ
ITAJAHY	PORTO ALEGRE	PORTO ALEGRE	PORTO ALEGRE	PORTO ALEGRE	RIO GRANDE	VITÓRIA	CAMOCIM
FLORIANÓPOLIS					PELOTAS	BAHIA	AMARRAÇÃO
IMBITUBA	LINHA IMBETIBA	LINHA NORTE	LINHA NORTE	LINHA NORTE	PORTO ALEGRE	MACEIÓ	TUTOYA
RIO GRANDE	RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO	RIO DE JANEIRO		RECIFE	BARREIRINHOS
PELOTAS	IMBETIBA (MACAÉ)	VITÓRIA	VITÓRIA	VITÓRIA	SUBSIDIÁRIA SUL	NATAL	SÃO LUIZ
PORTO ALEGRE		BAHIA	BAHIA	BAHIA	RIO DE JANEIRO	FORTALEZA	SÃO BENTO
ANGRA DOS REIS		ARACAJÚ	ARACAJÚ	MACEIÓ	PARANAGUÁ	SÃO LUIZ	ALCÂNTARA
PARATY		MACEIÓ	MACEIÓ	RECIFE	FLORIANÓPOLIS	BELÉM	GUIMARÃES
UBATUBA		PERNAMBUCO	PERNAMBUCO	FORTALEZA	RIO GRANDE		PINHEIRO
CARAGUATATUBA				AMARRAÇÃO	PELOTAS	SUL	CURURUPÚ
VILLA BELLA				SÃO LUIZ	PORTO ALEGRE	SÃO SEBASTIÃO	TURYASSÚ
CANANÉA				SANTARÉM		ANTONINA	CARUTUPÉRA
ITAITUBA				ITACOATIARA	SUBSIDIÁRIA	ITAJAHY	VIZEU
IGUAPE				BELÉM	RIO DE JANEIRO	FLORIANÓPOLIS	BRAGANÇA
VITÓRIA					ANGRA	SÃO FRANCISCO	
ILHÉUS				SUBSIDIÁRIA SUL	UBATUBA	IMBITUBA	
BAHIA				RIO DE JANEIRO	CARAGUATATUBA		
ARACAJÚ				ANGRA DOS REIS	VILLA BELLA	NORTE	
MACEIÓ				SÃO SEBASTIÃO	SÃO SEBASTIÃO	ILHÉUS	
RECIFE				SANTOS	SANTOS	ARACAJÚ	
CABEDELLO (JOÃO PESSOA)				IGUAPE	CANANÉA	CABEDELLO	
NATAL				PARANAGUÁ	IGUAPE	NATAL	
AREIA BRANCA				ANTONINA	ITAJAHY	MOSSORÓ	
MACAU				SÃO FRANCISCO	FLORIANÓPOLIS	MACAU	
FORTALEZA				ITAJAHY			
SÃO LUIZ				RIO GRANDE			
BELÉM				PELOTAS			

PONTA D'AREIA				PORTO ALEGRE		
CARAVELAS						
CAMOCIM						
TUTOYA						
ARATANHA						
PENEDO						
MOSSORÓ	Fontes: Contratos	entre a Costeira e	o governo federal	Cruz de Malta; Liga Marítima	Atas e Relatórios da	Costeira; anúncios

AVIÕES DA SÉRIE MUNIZ E H.L.

335

MO-DE-LO	ANO	EMPREGO PRINCIPAL	CARACTERÍSTICA	TIPO MOTOR	HP/CILINDROS	EM-VER-GA-DU-RA	COM-PRI-MEN-TO	AL-TU-RA	PESO VA-ZIO (kg)	VELOCI-DADE MÁX. (km/h)	VELO-CIDA-DE CRU-ZEIRO (km/h)	TETO (me-tros)	QUAN-TIDADE FABRI-CADA	LOCAL DE FABRICAÇÃO	OUTRAS INFORMAÇÕES
M 5	1931	S.I.	MONOPLANO, MONOMOTOR	S.I.	100 HP 6 CIL.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	FRANÇA	S.I.
M6	1935	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	ESCOLA DE AVIAÇÃO MILITAR	NÃO PRODUZIDO EM SÉRIE
M 7	1937 A 1941	ADESTRA-MENTO	BIPLANO, MONOMOTOR.	DE HAVILLAND GIPSY MAJOR	130 HP 4 CIL.	9,00	7,24	2,85	860	190	150	4.000	26	PROTÓTIPO: PARQUE CENTRAL DE AVIAÇÃO; SÉRIE: COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	2 TRIPULANTES. PRIMEIRO AVIÃO PRODUZIDO EM SÉRIE NO BRASIL
M 9	1939 A 1941	TREINA-MENTO BÁSICO	BIPLANO, MONOMOTOR.	DE HAVILLAND GIPSY MAJOR	200 HP 6 CIL.	9,00	7,54	3,10	756	225	S.I.	6.600	20	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	2 TRIPULANTES
M 9	1941 A 1945	TREINA-MENTO PRIMÁRIO E ADESTRA-MENTO	BIPLANO, MONOMOTOR.	16 UN. DE HAVILLAND GIPSY MAJOR; 20 UN. RANGER	175 HP 6 CIL.	9,00	7,54	3,10	756	225	S.I.	6.600	36	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	2 TRIPULANTES.
M 11	1941 A 1945	TREINA-MENTO PRIMÁRIO	MONOPLANO, MONOMOTOR	RANGER	190 HP 6 CIL.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	16	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	S.I.
HL 1	1940	TREINA-MENTO PRIMÁRIO	MONOPLANO, MONOMOTOR	CONTI-NENTAL	65 HP 4 CIL.	10,70	6,70	2,70	340	150	125	4000	125	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	PARTE DO MATERIAL BRASILEIRO 2 TRIPULANTES VARIAÇÕES HL 1 A E HL1 B
HL 2	1940	CORREIO AÉREO NACIONAL	BIMOTOR	S.I.	2 MOTO RES DE 200 HP	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	2 TRIPULANTES E 6 PASSAGEIROS NÃO É PRODUZIDO EM SÉRIE
HL 3	1941	TREINA-MENTO DE PILOTOS	MONOMOTOR	S.I.	75 HP	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	2 TRIPULANTES. MATERIAL NACIONAL (MENOS MOTOR/INSTRUMENTO)/NÃO É PRODUZIDO EM SÉRIE

HL 4; 5; 8; 14	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	SÓ PROTÓTIPO NÃO PRODUZIDO EM SÉRIE
HL 6	1942	TREINAMENTO	MONOPLANO MONOMOTOR	LYCOMING O-290	125 HP 4 CIL.	9,80	7,20	2,00	545	200	180	5.200	S.I.	COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO AÉREA	2 TRIPULANTES VARIAÇÕES HL- 6 A : 5 UNID. HL- 6 B: 39 UNID.	

Fontes: Cruz de Malta; www.aer.mil.br; www.museutec.org.br; www.nascente.com.br; www.reservaer.com.br; Enciclopédia dos aviões brasileiros; A aviação militar brasileira; História da construção aeronáutica no Brasil.

PRESIDENTES DA REPÚBLICA; MINISTROS DA MARINHA; DA FAZENDA E DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

336

PRESIDENTES	PERÍODO	MINISTROS DA MARINHA	PERÍODO	MINISTROS DA FAZENDA	PERÍODO	MINISTROS DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS	PERÍODO
DEODORO DA FONSECA	15/11/1889 A 25/02/1891	EDUARDO WANDENKOLK	15/11/1889 A 22/01/1891	RUY BARBOSA	15/11/1889 A 21/01/1891	QUINTINO DE SOUZA BOCAYUVA	15/11/1889 A 07/12/1889
DEODORO DA FONSECA	25/02/1891 A 23/11/1891	FORTUNATO FOSTER VIDAL	22/01/1891 A 23/11/1891	TRISTÃO DE ALENCAR ARARIPE	22/01/1891 A 04/07/1891	DEMÉTRIO RIBEIRO	07/12/1899 A 31/01/1890
				HENRIQUE PEREIRA DE LUCENA (BARÃO DE LUCENA)	04/07/1891 A 23/11/1891	FRANCISCO GLYCERIO DE CERQUEIRA LEITE	31/01/1890 A 22/01/1891
						HENRIQUE PEREIRA DE LUCENA (Barão de Lucena)	22/01/1891 A 04/07/1891
						JOÃO BARBALHO UCHOA CAVALCANTI	04/07/1891 A 23/11/1891
FLORIANO PEIXOTO	23/11/1891 A 15/11/1894	CUSTÓDIO JOSÉ DE MELLO	23/11/1891 A 30/04/1893	ANTÃO GONÇALVES DE FARIA	23/11/1891 A 26/11/1891	ANTÃO GONÇALVES DE FARIA	23/11/1891 A 23/07/1892
		FELIPE FIRMINO RODRIGUES CHAVES	30/04/1893 A 05/01/1894	FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES	26/11/1891 A 31/08/1892	INOCENCIO SERZEDELLO CORRÊA	23/07/1892 A 17/12/1892
		FRANCISCO JOSÉ COELHO NETO	05/01/1894 A 26/06/1894	ANTÃO GONÇALVES DE FARIA	31/12/1891 A 10/01/1892	ANTONIO PAULINO LIMPO DE ABREU	17/12/1892 A 22/04/1893
		BIBIANO SÉRGIO MACEDO DE FONTOURA COSTALLAT	26/06/1894 A 02/07/1894	INOCÊNCIO SERZEDELO CORRÊA	31/08/1892 A 30/04/1893	ANTÔNIO FRANCISCO DE PAULA E SOUZA	22/04/1893 A 08/09/1893
		JOÃO GONÇALVES DUARTE	02/07/1894 A 15/11/1894	FELISBERTO FIRMO DE OLIVEIRA FREIRE	30/04/1893 A 18/08/1894	JOÃO FELIPE PEREIRA	08/09/1893 A 24/04/1894
				ALEXANDRE CASSIANO DO NASCIMENTO	18/08/1894 A 15/11/1894	BIBIANO SÉRGIO MACEDO DE FONTOURA CONSTALLAT	24/04/1894 A 15/11/1894
PRUDENTE DE MORAES	15/11/1894 A 15/11/1898	ELIZIÁRIO JOSÉ BARBOSA	15/11/1894 A 21/11/1896	FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES	15/11/1894 A 20/11/1896	ANTÔNIO OLYNTHO DOS SANTOS PIRES	15/11/1894 A 20/11/1896
		MANUEL JOSÉ ALVES BARBOSA	21/11/1896 A 15/11/1898	BERNARDINO JOSÉ DE CAMPOS	20/11/1896 A 15/11/1898	JOAQUIM DUARTE MURTINHO	20/11/1896 A 01/10/1897
						DIONYSIO EVANGELISTA DE CASTRO CERQUEIRA	01/10/1897 A 13/11/1897
						SEBASTIÃO EURICO GONÇALVES DE LACERDA	13/11/1897 A 27/06/1898
						JERÔNIMO RODRIGUES DE MORAIS JARDIM	27/06/1898 A 15/11/1898

CAMPOS SALLES	15/11/1898 A 15/11/1902	CARLOS BALTHAZAR DA SILVEIRA	15/11/1898 A 19/08/1899	JOAQUIM DUARTE MURTINHO	15/11/1898 A 02/09/1902	SEVERINO DOS SANTOS VIEIRA	15/11/1898 A 27/01/1900
		JOSÉ PINTO DA LUZ	19/08/1899 A 15/11/1902	SABINO ALVES BARROSO JÚNIOR	02/09/1902 A 15/11/1902	ALFREDO EUGENIO DE ALMEIDA MAIA	27/01/1900 A 13/12/1900
						EPITÁCIO DA SILVA PESSOA	13/12/1900 A 25/02/1901
						ALFREDO EUGENIO DE ALMEIDA MAIA	25/02/1901 A 08/03/1902
						ANTONIO AUGUSTO DA SILVA	08/03/1902 A 15/11/1902
PRESIDENTES	PERÍODO	MINISTROS DA MARINHA	PERÍODO	MINISTROS DA FAZENDA	PERÍODO	MINISTROS DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS	PERÍODO
RODRIGUES ALVES	15/11/1902 A 15/11/1906	JÚLIO CÉSAR DE NORONHA	15/11/1902 A 15/11/1906	JOSÉ LEOPOLDO DE BULHÕES JARDIM	15/11/1902 A 15/11/1906	LAURO SEVERINO MÜLLER	15/11/1902 A 15/11/1906
AFFONSO PENNA	15/11/1906 A 14/06/1909	ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR	15/11/1906 A 14/06/1909	DAVID MORETHSON CAMPISTA	15/11/1906 A 14/06/1909	MIGUEL CALMON DU PIN E ALMEIDA	15/11/1906 A 14/06/1909
NILO PEÇANHA	14/06/1909 A 15/11/1910	ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR	14/06/1909 A 15/11/1910	JOSÉ LEOPOLDO DE BULHÕES JARDIM	14/06/1909 A 15/11/1910	MIGUEL CALMON DU PIN E ALMEIDA	14/06/1909 A 18/07/1909
						FRANCISCO SÁ	18/07/1909 A 15/11/1910
HERMES FONSECA	15/11/1910 A 15/11/1914	JOAQUIM MARQUES BATISTA DE LEÃO	15/11/1910 A 11/01/1912	FRANCISCO ANTONIO DE SALLES	15/11/1910 A 09/05/1913	JOSÉ JOAQUIM SEABRA	15/11/1910 A 26/01/1912
		MANOEL IGNÁCIO BELFORT VIEIRA	11/01/1912 A 12/07/1913	RIVADÁVIA DA CUNHA CORRÊA	09/05/1913 A 11/08/1913	PEDRO TOLEDO	26/01/1912 A 26/02/1912
		VESPASIANO G. DE ALBUQUERQUE E SILVA	12/07/1913 A 02/08/1913	RIVADÁVIA DA CUNHA CORRÊA	11/08/1913 A 15/11/1914	JOSÉ BARBOSA GONÇALVES	26/02/1912 A 15/11/1914
		ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR	02/08/1913 A 15/11/1914				
WENCESLAU BRAZ	15/11/1914 A 15/11/1918	ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR	15/11/1914 A 15/11/1918	SABINO ALVES BARROSO JÚNIOR	15/11/1914 A 31/05/1915	AUGUSTO TAVARES DE LYRA	15/11/1914 A 15/11/1918
				JOÃO PANDIÁ CALÓGERAS	01/05/1915 A 08/07/1915		
				JOÃO PANDIÁ CALÓGERAS	08/07/1915 A 06/09/1917		
				AUGUSTO TAVARES DE LIRA	29/05/1916 A 30/06/1916		
				ANTONIO CARLOS RIBEIRO DE ANDRADA	06/09/1917 A 01/11/1918		
				AUGUSTO TAVARES DE LIRA	01/11/1918 A 15/11/1918		
RODRIGUES ALVES	FALECEU E NÃO TOMOU POSSE						
DELFIN MOREIRA	15/11/1918 A 28/07/1919	ANTÔNIO COUTINHO GOMES PEREIRA	15/11/1918 A 26/07/1919	AMARO BEZERRA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE	15/11/1918 A 17/01/1919	AFRANIO DE MELLO FRANCO	15/11/1918 A 29/07/1919

		RAUL SOARES DE MOURA	26/07/1919 A 28/07/1919	JOÃO RIBEIRO DE OLIVEIRA E SOUSA	17/01/1919 A 27/07/1919		
EPITÁCIO PESSOA	28/07/1919 A 15/11/1922	RAUL SOARES DE MOURA	28/07/1919 A 20/10/1920	HOMERO BAPTISTA	27/07/1919 A 15/11/1922	JOSÉ PIRES DO RIO	29/07/1919 A 15/11/1922
		JOAQUIM FERREIRA CHAVES FILHO	20/10/1920 A 12/09/1921				
		JOÃO PEDRO DA VEIGA MIRANDA	12/09/1921 A 15/11/1922				
PRESIDENTES	PERÍODO	MINISTROS DA MARINHA	PERÍODO	MINISTROS DA FAZENDA	PERÍODO	MINISTROS DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS	PERÍODO
ARTHUR BERNARDES	15/11/1922 A 15/11/1926	ALEXANDRINO FARIA DE ALENCAR	15/11/1922 A 20/04/1926	RAFAEL DE ABREU SAMPAIO VIDAL	15/11/1922 A 02/01/1925	FRANCISCO SÁ	15/11/1922 A 15/11/1926
		ARNALDO SIQUEIRA PINTO DA LUZ	20/04/1926 A 15/11/1926	ANNIBAL FREIRE DA FONSECA	02/01/1925 A 15/11/1926		
WASHINGTON LUIS	15/11/1926 A 24/10/1930	ARNALDO SIQUEIRA PINTO DA LUZ	15/11/1926 A 20/10/1930	GETÚLIO DORNELLES VARGAS	15/11/1926 A 17/12/1927	VICTOR KONDER	15/11/1926 A 24/10/1930
				FRANCISCO CHAVES DE OLIVEIRA BOTELHO	17/12/1927 A 24/10/1930		
JULIO PRESTES	NÃO TOMOU POSSE REVOL. 30						
MENNA BARRETO; ISAÍAS DE NORONHA E AUGUSTO FRAGOSO	24/10/1930 A 03/11/1930	JOSÉ ISAÍAS DE NORONHA	25/10/1930 A 03/11/1930	AGENOR LAFAYETTE DE ROURE	25/10/1930 A 03/11/1930	PAULO DE MORAIS BARROS	25/10/1930 A 04/11/1930
GETÚLIO VARGAS	03/11/1930 A 20/07/1934	JOSÉ ISAÍAS DE NORONHA	03/11/1930 A 17/12/1930	JOSÉ MARIA WHITAKER	03/11/1930 A 16/11/1931	JUAREZ DO NASCIMENTO FERNANDES TÁVORA	04/11/1930 A 24/11/1930
		CONRADO HECK	17/12/1930 A 09/06/1931	OSWALDO EUCLYDES DE SOUZA ARANHA	16/11/1931 A 20/07/1934	JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA	24/11/1930 A 26/04/1932
		PROTOGENES PEREIRA GUIMARÃES	09/06/1931 A 20/07/1934			FERNANDO AUGUSTO DE ALMEIDA BRANDÃO	26/04/1932 A 16/07/1932
						JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA	16/07/1932 A 25/07/1934
GETÚLIO VARGAS	20/07/1934 A 10/11/1937	PROTOGENES PEREIRA GUIMARÃES	20/07/1934 A 12/11/1935	OSWALDO EUCLYDES DE SOUZA ARANHA	20/07/1934 A 24/07/1934	JOÃO MARQUES DOS REIS	25/07/1934 A 31/05/1936
		HENRIQUE ARISTIDES GULHEM	12/11/1935 A 10/11/1937	ARTUR DE SOUZA COSTA	24/07/1934 A 14/06/1937	JOAQUIM LICÍNIO DE SOUZA ALMEIDA	01/06/1936 A 30/06/1936
				ORLANDO BANDEIRA VILELA	14/06/1937 A 09/08/1937	JOÃO MARQUES DOS REIS	01/07/1936 A 29/11/1937
				ARTUR DE SOUZA COSTA	09/08/1937 A 10/11/1937		
GETÚLIO VARGAS	10/11/1937 A 29/10/1945	HENRIQUE ARISTIDES GULHEM	10/11/1937 A 30/10/1945	ARTUR DE SOUZA COSTA	10/11/1937 A 25/01/1939	JOÃO DE MENDONÇA LIMA	30/11/1937 A 30/06/1938

				ROMERO ESTELITA CAVALCANTI PESSOA	25/01/1939 A 18/03/1941	EURICO DE DELAMARE SÃO PAULO	01/07/1938 A 31/08/1938
				ARTUR DE SOUZA COSTA	18/13/1941 A 23/06/1944	JOÃO DE MENDONÇA LIMA	01/09/1938 A 31/10/1945
				PAULO DE LYRA TAVARES	23/06/1944 A 11/08/1944		
				ARTUR DE SOUZA COSTA	11/08/1944 A 29/10/1945		

Fontes: www.presidencia.gov.br; www.mar.mil.gov.br; www.fazenda.gov.br; www.transportes.gov.br

EQUIVALÊNCIA LIBRA/MIL-RÉIS

337

ANO	L /RÉIS										
1890	10,638	1899	32,258	1908	15,983	1917	18,893	1926	33,611	1935	85,112
1891	16,097	1900	25,263	1909	15,983	1918	18,641	1927	41,070	1936	86,230
1892	19,950	1901	21,304	1910	14,927	1919	16,678	1928	40,743	1937	78,788
1893	20,708	1902	20,237	1911	15,044	1920	16,623	1929	41,015	1938	86,387
1894	23,786	1903	20,184	1912	15,000	1921	28,981	1930	44,329	1939	85,746
1895	24,814	1904	19,819	1913	15,044	1922	33,464	1931	62,951	1940	79,989
1896	26,490	1905	15,238	1914	16,375	1923	44,651	1932	48,531	1941	79,971
1897	31,088	1906	14,971	1915	19,272	1924	40,421	1933	53,149	1942	79,590
1898	33,380	1907	15,917	1916	20,078	1925	39,385	1934	73,423		

Fonte: VILLELA, Anníbal Villanova; SUZIGAN, Wilson. Política do governo e crescimento da economia brasileira 1889-1945. Brasília: IPEA, 2001, p. 433.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)