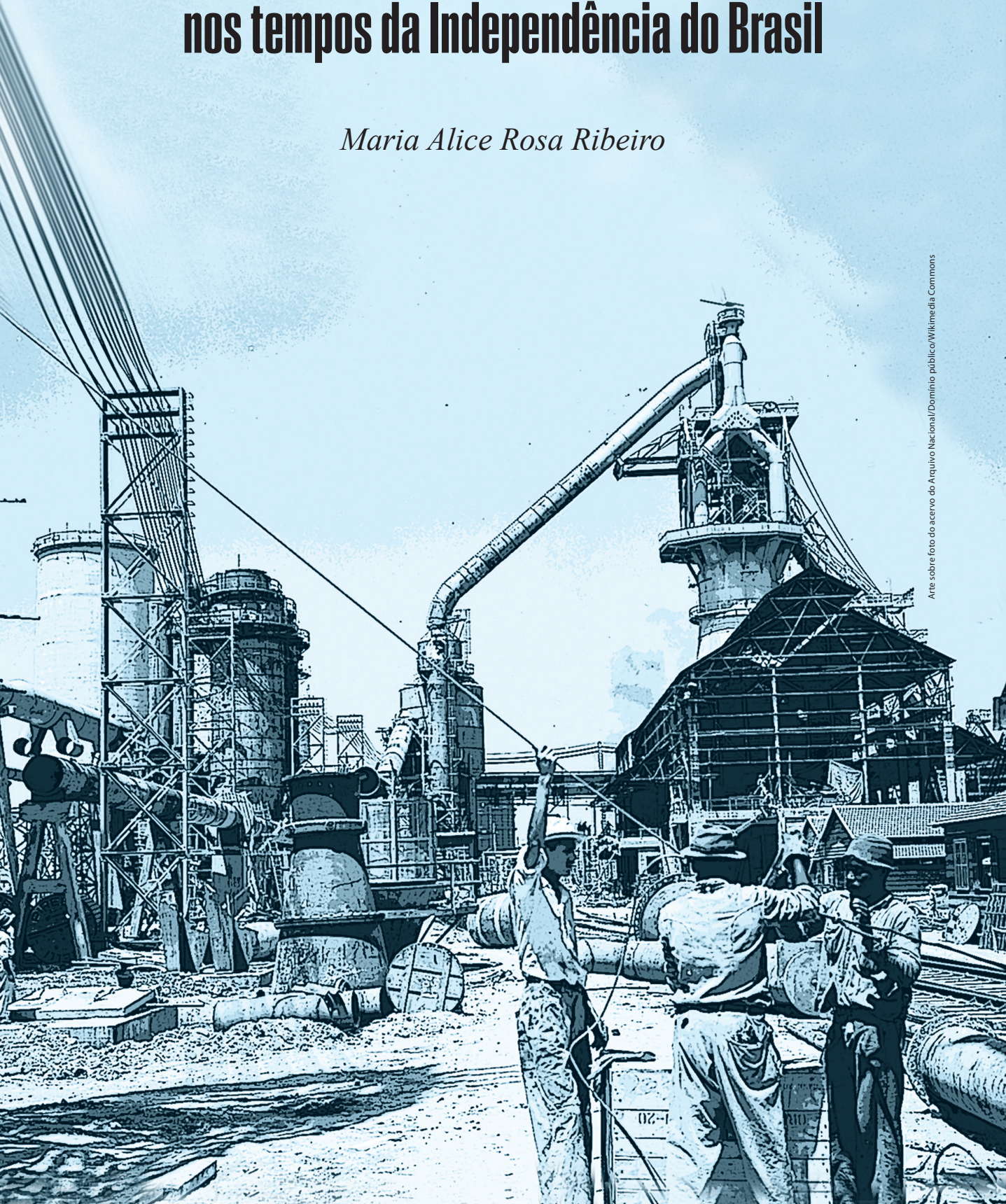


Comércio interno e manufaturas nos tempos da Independência do Brasil

Maria Alice Rosa Ribeiro



resumo

O artigo discute o tema do comércio interno e das manufaturas na época da Independência. Na primeira parte abordamos o comércio interno – o tráfico de escravizados, distinguindo os negociantes do comércio atlântico daqueles que atuavam na distribuição de escravizados no mercado interno. Tratamos do comércio de abastecimento de alimentos e de manufaturados comuns transacionados pelos tropeiros e pelas vendas, e do comércio de manufaturados importados mais sofisticados. Na segunda parte, o foco recai sobre a produção manufatureira, a indústria artesanal doméstica, baseada no beneficiamento de matérias-primas, algodão, alimentos e bebidas, cerâmica, olaria, etc. Por fim, é tratada uma das mais importantes atividades industriais, as fábricas de ferro, a siderurgia.

Palavras-chave: comércio de escravizados; comércio interno; manufaturas; siderurgia.

abstract

The article discusses the theme of domestic trade and manufacturing during the Independence period. In the first part, we address the domestic trade - the slave trade, distinguishing the traders of the Atlantic trade from those who were active in the distribution of slaves in the domestic market. We deal with the trade of food supplies and common manufactured goods carried out by muleteers, sales, and the trade of more sophisticated imported manufactured goods. In the second part, the focus is on manufacturing production, the domestic craft industry, based on the processing of raw materials, cotton, food, beverages, pottery, ceramics, etc. Finally, it addressed one of the most important industrial activities, the ironworks, and the steel industry.

Keywords: *slave trade; domestic trade; manufactures; ironworks.*

W *Sobre o seu Brasil*, pode estar descansado; *são grandes os seus destinos*, e o melhor dos príncipes tem feito a seu respeito tudo o que era possível fazer em tão pouco tempo. Liberdade do comércio, e mais amplo, debaixo dos *princípios os mais liberais*. Direitos das alfândegas muito moderados, sendo os maiores 24% e uma terça parte remetida a favor da navegação e propriedade nacional. *Nenhum privilégio exclusivo*. Declaração que *não haverá Inquisição no Brasil*, feita no Tratado com a Grã-Bretanha. *Permissão do estabelecimento de todas as manufaturas*. Introdução de todas as culturas preciosas, e que o Brasil ainda não possuía. *Abertura de todas as comunicações do interior do Brasil*, tanto por água, qual o de Goiás pelo Tocantins, como a do rio Doce, e muitas outras comunicações para o Maranhão, para o Mato Grosso etc. [...] O que S.A.R tem ordenado a favor de Portugal não há de deixar de o elevar a um maior grau de felicidade do que antes possuía, e a *emancipação do Brasil há de ser-lhe muito útil*, não obstante tudo o que inquieta os visio-

nários que seguem os princípios do sistema mercantil, e que talvez é a causa de se não terem executado as Reais Ordens que tanto teriam feito ao Reino. Apesar do desejo que tive sempre de o ver aqui, e que espero se verificará brevemente, visto a licença que eu também aqui solicitei, nunca deixei de lembrar-me da falta que fará ao Real Serviço no Reino, e por isso é que me não viu tão ativo neste ponto.” (Carta de d. Rodrigo de Sousa Coutinho a José Bonifácio de Andrada, Rio de Janeiro, 26 abril de 1810)¹.

1 O trecho da carta de d. Rodrigo a José Bonifácio foi extraído de Malerba (2000, pp. 17-8, grifos da autora).

A autora agradece o convite dos professores Hélio Cruz e Guilherme Grandi para participar do dossiê do Bicentário da Independência. Agradece aos colegas do dossiê pelos comentários e sugestões. Agradece ainda aos colegas e amigos pelas indicações de leituras: Iraci del Nero Costa, Francisco Vidal Luna, Nelson Mendes Cantarino, Bruno Aidar, Antonia Mota, Jorge Alberto Rosa Ribeiro e Luiz Fernando Saraiva.

MARIA ALICE ROSA RIBEIRO é professora da FCL/Unesp e pesquisadora colaboradora do Centro de Memória-Unicamp (CMU).

Esse trecho da carta de d. Rodrigo a José Bonifácio tem um significado especial, pois ele sintetiza e inspira o desenvolvimento do tema deste artigo. É uma correspondência entre dois amigos, e mais do que amigos, dois personagens que comungavam do mesmo ideal: a construção do grande Império português, unindo Portugal-Brasil, com sede no Rio de Janeiro, a mais importante cidade da colônia portuguesa na América. D. Rodrigo, responsável pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, encontrava-se no Rio de Janeiro e José Bonifácio, chefe da Intendência de Minas e Metais, em Lisboa. Ambos atuaram decisivamente para a vinda da família real para o Brasil, sendo a colônia capaz de garantir segurança à corte do pequeno reino invadido e submetido ao bloqueio das forças napoleônicas. A colônia americana, por seu imenso território, por suas riquezas naturais, por sua produção agrícola, mineral e comercial, representava a possibilidade de existência do reino português no enfrentamento das potências mundiais, Inglaterra e França. O pequeno trecho da carta de d. Rodrigo, português, nascido em Chaves, em 1755, ano da trágica conjugação de dois fenômenos, maremoto e terremoto, que atingiram Lisboa, afilhado do Marquês de Pombal, condensa para José Bonifácio, brasileiro, nascido em Santos, em 1763, as ações tomadas desde a chegada do príncipe regente ao Brasil, e vislumbra um futuro promissor para o grande Império. Os amigos não tornaram a se encontrar. D. Rodrigo faleceu em 1812 e José Bonifácio somente retornou ao Brasil em 1819. E o grande Império, fruto da união Portugal e Brasil, não se concretizou.

Algumas ideias contidas na carta servirão de mote para abordar o tema do comér-

cio interno e das manufaturas na época da Independência. Porém, vamos avançar para aquilo que está silenciado pelo homem de Estado e político das Luzes e do fim do antigo regime – a escravidão.

Na primeira parte do artigo, vamos abordar o comércio interno, destacando o tráfico de escravizados, distinguindo os negociantes do comércio atlântico daqueles mercadores que atuavam na distribuição de escravizados no mercado interno. Em seguida, vamos tratar do comércio de abastecimento de alimentos e bens de consumo duráveis, manufaturados comuns transacionados pelos tropeiros e pelas vendas; por fim, do comércio de bens de consumo manufaturados, importados e vendidos nas lojas e nos armazéns de secos e molhados das vilas e das cidades. Na segunda parte do texto, vamos focar a produção manufatureira, a indústria artesanal doméstica, baseada no beneficiamento das matérias-primas: algodão, de alimentos e bebidas, cerâmica, olaria, couro etc. Por fim, vamos falar sobre uma das mais importantes atividades industriais, objeto das preocupações de d. Rodrigo e de José Bonifácio: as fábricas de ferro, a siderurgia.

O COMÉRCIO INTERNO – MERCADO DE ESCRAVIZADOS

Necessariamente, em uma sociedade escravista com a especificidade da colônia portuguesa da América, onde o trabalho dependia do braço escravo de milhares de africanos, a comercialização de escravizados torna-se uma das principais atividades no comércio voltado para o mercado interno. As cidades portuárias constituíam-se em entreposto de distribuição de escravizados para as locali-

dades do interior. Milhares de africanos chegavam aos portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro, alguns permaneciam nas mesmas cidades portuárias, outros seguiam para o interior para abastecer as atividades agrícolas, manufatureiras e de serviços em lugarejos, vilas e cidades do interior. Uma complexa rede unificou os diversos mercados aos portos de importação. Para o abastecimento das capitânicas do Norte e Nordeste, mercadores e tropeiros partiam dos portos do Recife e de Salvador. Para as capitânicas do Sudeste e do Sul – São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso –, os tropeiros conduziam lotes de escravizados por caminhos terrestres e fluviais partindo do Rio de Janeiro. Para o extremo Sul, para a capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul, os escravizados seguiam pela costa atlântica, comércio de cabotagem, até o porto de Rio Grande.

Desde que se tornou capital da colônia em 1763, com o deslocamento do eixo econômico do Nordeste açucareiro para o Sudeste minerador, o Rio de Janeiro tornou-se uma sociedade urbana, mercantil, portuária e escravista por excelência. Com a vinda da família real e com a sede provisória do Império português no Rio, o caráter urbano, mercantil e cultural aprofundou-se. Com a corte vieram de 10 mil a 15 mil súditos que, subitamente, passaram a demandar moradias, alimentos, meios de transporte etc. Isso levou a economia fluminense a intensificar o papel de principal escoadouro da produção mineira, paulista e rio-grandense; de abastecedora de manufaturas importadas de consumo de luxo e de bens de produção, matérias-primas, ferramentas, materiais para construção civil e maior mercado de escravizados africanos do Império. O Rio de Janeiro transformou-se na cidade do capital

mercantil, dos negociantes de *grosso trato*, importadores e exportadores e traficantes de escravizados, superando Salvador, que fora até 1763 a sede da colônia portuguesa na América. Salvador e Recife foram relevantes portos do tráfico negreiro, mas não atingiram a importância em volume e fluxo da praça do Rio de Janeiro, que perdurou por todo o século XIX.

Os negociantes de *grosso trato* e suas famílias ocupariam o topo da hierarquia econômica e política por longo período até a abolição do tráfico negreiro, em 1850, e a ascensão da elite cafeeira, dos “barões do café” do Vale do Paraíba. Os negociantes de *grosso trato* residiam, operavam e dominavam o mercado de exportação dos produtos tropicais – açúcar, tabaco, algodão, couro – e o de importação de escravizados e de bens manufaturados. Essa elite mercantil diversificou os negócios e passou a atuar naqueles correlatos ao comércio internacional: o sistema de crédito e de seguros, que asseguravam os investimentos e ampliavam a riqueza imobiliária em terras, edificações e terrenos urbanos (Fragoso; Florentino, 1996; Florentino, 2014). Alguns dados dos movimentos de partida de escravizados da praça carioca nos permitem avaliar o poder econômico desses negociantes e mostram a dinâmica do tráfico interno. Fragoso e Florentino exploram os dados entre 1824 e 1833, constatando que, anualmente, 5.594 escravizados foram transportados por via terrestre para diversos mercados regionais, interioranos e litorâneos. As viagens foram organizadas por 574 tropeiros. Em relação ao comércio atlântico, o comércio interno de escravizados era extremamente pulverizado, feito predominantemente por agentes mercantis não especializados, que atuavam de forma

eventual no transporte de cativos. Naquele período de dez anos, operaram 5.738 tropeiros na condução de 55.943 escravizados. Daquele total, 4.294 tropeiros, ou seja, 74% realizaram uma única viagem, conduzindo 20.139 ou 36% do total de escravizados para o interior. Apenas 19 tropeiros dedicaram-se ao serviço regularmente por sete anos e transportaram 4.026 escravizados (Fragoso; Florentino, 1996, p. 81).

Outra fonte, os passaportes dos despachos de escravizados, emitidos pela Intendência Geral da Polícia da Corte, entre 1809 e 1833, mostram a saída de 57.974 viagens do Rio de Janeiro para outras províncias. Daquele total, em 26.671 viagens, ou seja, nos registros de 46%, constava o número de escravos, o qual atingia 170 mil escravizados entre novos e ladinos com destino a Minas, Rio de Janeiro, São Paulo etc. O conjunto desses dados nos possibilita ter uma ideia da imensa rede que operava no comércio interno de escravizados (Martins, 2018, p. 418).

A diferença fundamental entre o comércio negreiro atlântico e o comércio interno encontrava-se na capitalização exigida para organizar uma expedição à África. Para o comércio atlântico, no período entre 1811 e 1830, 279 empresas/indivíduos foram os responsáveis pelo ingresso de 490.000 escravizados. O transporte de homens e mulheres escravizados exigia um imenso investimento em navios, comprados ou alugados, despesas com a aquisição de mercadorias para a realização do escambo – a troca de africanos por aguardente, tabaco, tecidos etc. – e em alimentação da tripulação e da mercadoria adquirida na África na volta para o Brasil. O gasto de uma única viagem, sem contabilizar o custo do navio, atingia a metade do preço de venda de uma propriedade no Vale

do Paraíba, com terras, plantações, engenho, edificações, rebanhos e mais 60 cativos. No período em tela, foram registradas 1.181 entradas de negreiros no porto do Rio, todas controladas por negociantes fluminenses. As 16 (6%) maiores empresas de traficantes fluminenses foram responsáveis por 555 (47%) das viagens à África. Em contraste, as 154 empresas menores de traficantes (55%) organizaram 154 (13%) das expedições (Fragoso; Florentino, 1996, p. 81). Duas características marcaram o negócio atlântico em relação ao comércio interno: exigência de grande volume de capital e alta concentração nas grandes empresas de navegação atlântica.

Dentro do grupo dos grandes comerciantes do comércio atlântico, os traficantes de escravizados dominavam. Das 15 maiores empresas “de longo curso”, apenas quatro não participaram do comércio negreiro entre 1811 e 1830. O comerciante João Gomes Valle liderava com um número de expedições equivalente a 50; a família Rocha, com três parentes na administração do negócio, vinha em seguida, com 47 expedições; e a família Gomes Barrozo, também com três parentes na gestão da empresa, realizou 46 expedições à África (Florentino, 2014, pp. 215-20). As famílias também atuavam no comércio de exportação para o mercado internacional do açúcar branco e mascavo, desembarcado no porto do Rio de Janeiro, vindo do interior fluminense e de São Paulo. A família Carneiro Leão, uma das mais proeminentes na corte, realizou uma única viagem à África, enquanto repartia seus negócios entre vários ramos, sendo o principal a exportação de açúcar (Fragoso; Florentino, 1996, p. 87). Tendo falecido o patriarca da família, Brás Carneiro Leão, sua viúva passou a dirigir os negócios e em

1812 receberia do príncipe d. João o título de Baronesa de São Salvador dos Campos de Goytacazes; mais tarde tornou-se dama de companhia da princesa d. Leopoldina.

Como demonstra Malerba (2018), foram as famílias fluminenses ligadas ao comércio de exportação e de importação, em especial ao tráfico negreiro, que se incumbiram de recepcionar e financiar a família real e os súditos vindos ao refúgio tropical. As famílias dos grandes negociantes financiaram a festa da coroação de d. João VI, a recepção a d. Leopoldina, a festa de casamento do príncipe d. Pedro etc. Em troca, receberam títulos nobiliárquicos, cargos na burocracia administrativa, como também o fortalecimento da praça de comércio com a instalação do belo palácio da Real Junta do Comércio do Rio de Janeiro, projetado pelo arquiteto francês Grandjean de Montigny (Chaves; Slemian, 2020). Ganharam não somente mercês. Talvez, a principal dádiva recebida de d. João VI, de d. Pedro I e de d. Pedro II tenha sido a política de “vistas grossas”, que propiciou a continuidade do tráfico de escravos por mais de 20 anos além da sua proibição ocorrida em 1831.

Voltando à carta de d. Rodrigo a Bonifácio, d. Rodrigo sabia bem que a manutenção do tráfico negreiro era o “calcanhar de Aquiles” para a preservação do grande Império Portugal-Brasil. Por isso, o secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra sempre manteve uma atitude tangencial à questão da escravidão, apesar da pressão inglesa iniciada após a abolição do tráfico para as colônias açucareiras do Caribe em 1807. Mesmo sendo anglófilo, d. Rodrigo não adotou qualquer medida no sentido de abolir o tráfico atlântico de africanos. Distintamente, seu amigo e correspondente Bonifácio faria a defesa

da rápida suspensão do tráfico de escravos e da abolição gradual da escravidão como constituinte em 1823 (Paula, 2021).

No seu diário, Maria Graham² (1824) descreveu e desenhou cenas que observou nos mercados de escravos nas cidades de Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Mal havia chegado a Recife e disposta a explorar a cidade, conhecer as pontes e os edifícios, a visitante se deparou, ao entrar em uma rua de comércio, com um depósito de escravos. Aquela visão foi transposta ao diário como algo absolutamente tenebroso. Era a primeira vez que a viajante se encontrava em um país escravagista. A “visão assombrosa de um mercado de escravos” foi descrita como arrebatadora e impossível de ser comparada à ideia de escravidão que havia imaginado. No depósito estavam expostos 50 homens e mulheres de idades imprecisas. Meninos e meninas permaneciam “sentados e deitados entre os animais mais sujos das ruas”, com “aparência de doença e de fome”, devido ao longo período de confinamento e de falta de comida. Em outra rua, encontrou mais dois depósitos com escravos recém-chegados. Em um, Maria viu uma criança com cerca de 2 anos à venda. A fome estampava-se no rosto e nos ossos à mostra, sendo alimentados com papa rala de mandioca sem qualquer pedaço

2 Maria Graham era esposa do capitão Graham, comandante do navio Doris, que veio a pedido do príncipe regente d. Pedro para debelar os conflitos contrários à separação da colônia de Portugal que eclodiram no Maranhão, Pernambuco e Bahia. O almirante inglês Thomas Cochrane liderou a frota inglesa, contratada por d. Pedro, da qual fazia parte o comandante Graham. Maria esteve no Brasil em 1821 e 1822, acompanhando seu marido. Em 1823, já viúva, quis retornar e veio como convidada do almirante Cochrane para o Rio de Janeiro. Na primeira viagem esteve em Recife, Salvador e Rio de Janeiro; na segunda permaneceu por cerca de dez meses no Rio de Janeiro.

de carne. Havendo escassez de dinheiro na praça de Recife, a situação tornava-se mais difícil, pois não se encontravam compradores, obrigando os comerciantes a manter por mais tempo os escravizados nos depósitos. Assim, o custo de manutenção aumentava, como também o sofrimento e a fome dos escravizados (Graham, 1824, pp. 105 e 107). Em Salvador, o mercado de escravos estava localizado na Cidade Baixa, perto do arsenal e do mercado de peixes. Ao se aproximar do mercado, a visitante escreveu no seu diário que não conseguia, “sem vergonha e indignação”, ver o local (Graham, 1824, p. 137). Do navio, atracado no porto de Salvador, Maria descreveu a cena do desembarque dos africanos:

“[...] os escravos estão a cantar enquanto vão à terra. Eles deixaram o navio, e veem que vão estar em terra firme; e assim, ao comando do seu dono, estão a cantar uma das canções do seu país, numa terra estranha. Pobres infelizes!” (Graham, 1824, p. 156).

O canto era um lamento no dialeto dos africanos. Eles não poderiam prever o que teriam pela frente, escrevia Maria: o mercado de escravos, as separações de amigos e parentes, a marcha para as minas e para as fábricas de açúcar. Em outra passagem, diz-se surpreendida por saber que o maior comerciante de escravos de Salvador fazia parte da Junta Provisória do governo. Ao mesmo tempo, dizia ter tido o prazer de ler que “[...] a imprensa baiana tem imprimido um panfleto contra o tráfico de escravos” (Graham, 1824, p. 156). Porém, o tráfico prosseguia. Imperava um sistema de documentos falsos muito astuto, que burlava e inviabilizava as detenções. Era sabido que

muitos navios traziam escravizados do norte da linha do Equador, proibido pelo Tratado de Viena de 1815. O negócio era lucrativo: se uma carga em três chegasse ao porto, os proprietários e os patrocinadores da viagem saíam com lucro; oito ou nove viagens bem-sucedidas faziam a fortuna dos traficantes.

Chegada ao Rio de Janeiro, a viajante contrastou a beleza da cidade à visão do Valongo. De ambos os lados da rua, havia armazéns com novos escravos, “chamados aqui de peças”; “ali as criaturas infelizes estão sujeitas igualmente às misérias da vida de um novo negro”: “a uma dieta escassa, a um exame brutal e ao chicote”. Ao passar à tardinha por ruas ao redor do Valongo, Maria viu uma fileira de jovens de cabeças raspadas, sentados ao longo de bancos colocados perto das paredes, outros permaneciam deitados em esteiras, pareciam doentes (Graham, 1824, p. 227). Em um dos depósitos, encontrava-se um grupo de meninos e meninas, aparentemente com idade não acima de 15 ou até mesmo menor. Alguns estavam encostados na janela e olhavam para a rua; evidentemente, eram negros bastante novos. Nos anos de 1821 e 1822, quando de sua estadia no Rio, Maria se surpreendeu com o número de embarcações vindas da África que aportavam e com os armazéns cheios de escravos. Na comunidade inglesa, tomou conhecimento de que, de cada cinco escravizados embarcados na África, um morria durante a viagem. Nas tentativas de calcular as entradas de escravos pelo porto do Rio de Janeiro, Maria chegou ao número de 21.199, em 1821; e a 24.934, em 1822 (Graham, 1824, pp. 228 e 229). Segundo os dados do Trans-Atlantic Slaves Trade Database, entre 1809 e 1833, chegaram ao Sudeste do Brasil 616.009 africanos, o que dá uma média

anual de 25.667 escravizados³ (Florentino, 2014, p. 50; Martins, 2018, p. 419).

COMÉRCIO DE BENS DE CONSUMO E DE BENS DE CONSUMO MANUFATURADOS DE LUXO

Tropeiros, barqueiros, vendas, mercados, armazéns, lojas formavam uma emaranhada rede de distribuição e comercialização, onde se encontravam os principais produtos para a alimentação nas cidades como Salvador, Recife e Rio de Janeiro e outras cidades e vilas. A maior parte dos alimentos – aves, legumes e frutas consumidos em Salvador – provinha da Ilha de Itaparica, escrevia Maria Graham no diário. Embora o principal produto da ilha fosse o açúcar, havia também cultivo de alimentos destinados ao abastecimento de Salvador. A cal produzida à base de conchas e corais e fornecida pela ilha era empregada pelos escravizados na construção de prédios. Metais, milho, algodão, café, gado e porcos e tecidos grosseiros para escravos e usos ordinários vinham por meio de tropeiros do norte da província de Minas para Salvador (Graham, 1824, p. 48). Diariamente o mercado de peixe era abastecido por barqueiros e pescadores e, junto às arcadas próximas do mercado, encontravam-se ourives, joalheiros e pequenos cultivadores de ervas de cheiro que trabalhavam e vendiam na própria rua.

Durante a estadia no Rio, a viajante fazia suas compras nos mercados. Assim, ela descrevia com muitos detalhes o que

encontrava, o que permite se ter uma ideia do comércio de abastecimento da cidade. De modo geral, os mercados eram bem sortidos. Os legumes e aves eram muito bons, mas não baratos; a fruta era muito boa e barata; a carne era barata, mas muito má. Um matadouro detinha o monopólio no fornecimento. A carne de porco era consumida com mais frequência, considerada de boa qualidade, porque os porcos provinham de perto da cidade ou de Minas, sendo em geral alimentados com milho. Diferentemente de Salvador, os peixes não eram tão abundantes, porém saborosos, assim como ostras, camarões e caranguejos, tão bons como em qualquer parte do mundo. O pão de trigo era fabricado com farinha americana e extremamente bom, produzido por padeiros franceses e ingleses (Graham, 1824, p. 160).

Do mercado de abastecimento participavam fundamentalmente tropeiros que distribuíam mercadorias entre vendas e armazéns de secos e molhados, trazendo alimentos de vários locais. Normalmente, esses tropeiros estavam a serviço dos próprios produtores ou de comerciantes. São João del Rei era o principal empório de Minas. Reunia os excedentes da produção mineira para abastecer o Rio. Do Rio Grande do Sul, os excedentes produtivos entravam no circuito de abastecimento, por meio do comércio de cabotagem. Charque e trigo eram os principais alimentos comercializados com os negociantes de *grosso trato* do Rio. Por seu turno, estes últimos remetiam para Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e para a zona agrícola fluminense escravos, sal e manufaturados que não eram produzidos por falta de matéria-prima ou por falta de acesso à técnica de fabrico (Martins, 2018; Nogueiról, 2003; Fragozo; Florentino, 1996).

3 Agradeço a Roberto Martins, pela generosidade em ceder o banco de dados dos despachos e dos passaportes de escravos.

Após a chegada da família real, a “elite nativa” passou a demandar bens mais sofisticados e a portar costumes “europeizados”. Os bens manufaturados de luxo eram importados pelos negociantes de *grosso trato* das capitais litorâneas. Maria Graham relata as festas, os concertos e os jantares em que pôde observar o modo de vestir das senhoras e o avaliava como modas “praticamente da Europa civilizada”; a disposição de talheres de prata, copos de cristal, toalhas e guardanapos de linho, louça inglesa e francesa na mesa, tudo seguia a etiqueta europeia. Na cidade do Rio de Janeiro, existiam boas lojas de comerciantes ingleses, algumas lembravam as da Inglaterra, conhecidas por “armazém italiano”, onde se comercializava de tudo um pouco: produtos comestíveis, bebidas e manufaturados. Os ingleses geralmente vendiam as suas mercadorias por grosso a nativos ou retalhistas franceses. Estes últimos tinham um grande número de lojas de comércio, armarinho e chapelarias. Nem sempre os objetos eram autenticamente importados. Maria deu a entender que não era original a profusão de panelas contendo inscrições em inglês Union Jacks, Red Lions, Jolly Tars que disputavam com as legítimas de Greenwich ou Deptford. Talvez as panelas fossem fabricadas em Minas. Os ourives concentravam-se numa só rua, chamada pelo seu nome, Rua dos Ourives, e as suas mercadorias eram expostas em caixilhos, pendurados em cada lado da porta ou da janela da loja à moda muito antiga de séculos atrás. O acabamento das peças, correntes, cruzes, broches e outros ornamentos era requintado e o preço da mão de obra, moderado em relação ao peso do metal (Graham, 1824, p. 189).

A rede de distribuição e comercialização dos produtos vindos de outras provín-

cias, em especial de Minas, foi vital para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, que se transformou em centro do Império luso-brasileiro e multiplicou sua população sem ter sofrido “crises de fome” e de desabastecimento generalizado.

Dessa rede iriam fazer parte os manufaturados produzidos em diferentes regiões, que teriam nas capitais litorâneas os centros de comercialização.

MANUFATURAS, INDÚSTRIAS ARTESANAIS DOMÉSTICAS E FÁBRICAS

De volta à carta de d. Rodrigo a Bonifácio. O secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra mostrava-se exultante com as expectativas positivas aguardadas das medidas tomadas desde a chegada da corte ao Rio de Janeiro. Recém-desembarcado em terra brasileira ainda na Bahia, o príncipe regente d. João assinava a abertura dos portos da colônia a todas as nações. Ruía por terra o princípio basilar do mercantilismo econômico – o exclusivo comercial metropolitano –, dominante na relação entre metrópole e colônia. Diante das circunstâncias do momento, a franquia dos portos da colônia ao comércio internacional era inevitável, pois a sede da metrópole estava na colônia e os portos da metrópole estavam bloqueados pelas forças napoleônicas (Prado Jr., 1967). No mesmo ano, era assinado o Alvará de 1º de abril, cujo objetivo se expressava claramente em seu preâmbulo e no que se seguia.

“[...] desejando promover, e adiantar a *Riqueza nacional*, e sendo um dos mananciais dela as *Manufaturas e a Indústria*, que

multiplicam e melhoram e dão mais valor aos Gêneros e Produtos da Agricultura e das Artes, e augmentam a população dando que fazer a muitos braços, e fornecendo meios de subsistência a muitos dos meus Vassalos, que por falta deles se entregarão ao vício da Ociosidade. [...] Sou Servido *abolir e revogar toda e qualquer proibição que haja a este respeito no Estado do Brasil, e nos meus Domínios Ultramarinos*, e ordenar que daqui em diante seja lícito a qualquer dos meus Vassalos, que qualquer País em que habitem, *estabelecer todo o gênero de Manufaturas, sem excetuar alguma, fazendo os seus trabalhos em pequeno, ou em grande*, como entenderem, que mais lhes convém, para o que hei para o bem *derrogar o Alvará de 5 de janeiro de 1785*, e quaisquer leis, ou ordens, que o contrário decidam, como se delles fizesse expressa, e individual menção, sem embargo da Lei em contrário [...]" (Alvará de 1º de abril de 1808; Cantarino, 2020, p. 512, grifos da autora).

O Alvará de 1º de abril de 1808 extinguiu o famigerado Alvará de 5 de janeiro de 1785, de d. Maria I, que proibia as manufaturas à exceção das de tecidos grosseiros para uso de escravos e para ensacar ou enfardar produtos. No dia 19 de fevereiro de 1810, o príncipe regente assinava o Tratado de Navegação, Comércio e Amizade, que afetava negativamente, sobretudo, a política de estímulo ao estabelecimento de quaisquer manufaturas. Pelo referido acordo de aliança negociado entre d. Rodrigo e o diplomata britânico Percy Clinton Sydney Smythe, Lorde Strangford, (1780-1855), as tarifas alfandegárias para importar produtos britânicos passavam de 24% a 15% *ad valorem*. Para se avaliar o privilégio de tal medida, os produ-

tos importados de Portugal eram taxados em 16% *ad valorem* e os de outros países, em 24% *ad valorem*. O acordo permitiu a inundação de manufaturados britânicos no mercado brasileiro e português. Como era de se esperar, o tratado gerou indignação entre os produtores e comerciantes reinóis. Na sequência de atos, veio o *Manifesto*, de 7 de março de 1810, assinado por d. João com o intento de acalmar os ânimos de seus súditos. Nele o príncipe regente dirigia-se “ao clero, à nobreza e ao povo de Portugal” e justificava as razões do acordo com os britânicos. Aos portugueses de Portugal, recomendava o emprego dos seus cabedais na cultura de terras, no melhoramento dos vinhedos para o aperfeiçoamento da produção do vinho; no melhoramento do cultivo das oliveiras para a “bem entendida manufatura do azeite”; no melhoramento dos prados artificiais para a criação de rebanhos; no melhoramento das amoreiras para a criação dos bichos-da-seda para produção de sedas; assim, sucessivamente, fazia crer que a introdução das manufaturas britânicas não prejudicaria a indústria desenvolvida em Portugal, pois não concorriam entre si.

No *Manifesto*, constava de forma explícita a ideia acalentada por d. Rodrigo de construir um grande império Portugal-Brasil. Apesar de se dirigir “ao clero, à nobreza e ao povo de Portugal”, estendia suas justificativas ao Brasil, expondo a necessidade de se criar um “Império nascente”:

“[...] e para criar um *Império nascente*, fui servido adotar os princípios mais demonstrados de sã economia política, quais o da *liberdade e franqueza do comércio, o da diminuição dos direitos das Alfândegas, unidos aos princípios mais liberais*, e de maneira

que promovendo-se o comércio, pudessem os *cultivadores do Brasil achar melhor consumo para os seus produtos*, e que daí resultasse o melhor adiantamento na geral cultura, e povoação deste vasto território do Brasil, que é o essencial modo de o *fazer prosperar, e de muito superior sistema restrito e mercantil*, pouco aplicável a um país, onde mal podem cultivar-se por ora manufaturas, exceto as mais grosseiras, e as que seguram a *navegação e a defesa do Estado*” (*Manifesto* de 7 de março de 1810, dirigido ao clero, nobreza e povo de Portugal; Cantarino, 2020, p. 519, grifos da autora).

Na carta de 26 de abril de 1810, de d. Rodrigo a Bonifácio, a sequência de esclarecimentos desencadeados pelo tratado teve continuidade. Implicitamente, d. Rodrigo referia-se às ideias contidas no manifesto, em especial à crítica aos “visionários que seguem os princípios do sistema mercantil”, que ainda não haviam visto as vantagens do livre comércio. Seguimos em busca do desenvolvimento das manufaturas e, em especial, daquelas que compunham as ideias e as ações de d. Rodrigo e Bonifácio para construir o grande Império: as fábricas de ferro.

MANUFATURAS, FÁBRICAS E A INDÚSTRIA ARTESANAL DOMÉSTICA

Os engenhos de açúcar de diversas complexidades técnicas eram espalhados pelo território Pernambuco, Bahia, Rio, São Paulo, Minas. Alguns não passavam de pequenas engenhocas de rapadura e alambiques tocados por um ou dois escravos e mais a família do proprietário, enquanto outros eram movidos a vapor com o emprego de

mais de 200 escravizados na lavoura e na fábrica de açúcar. Esses formavam verdadeiras indústrias agroaçucareiras integradas, com serrarias de madeiras e moinhos de farinha de milho e de mandioca.

Semelhantemente às engenhocas de açúcar, a produção de panos grosseiros em teares artesanais era disseminada pelo território brasileiro, em especial em Minas, que teve seu crescimento impulsionado com a mineração no século XVIII. Quase todo domicílio possuía a roca e o tear, os panos eram indispensáveis para vestir os pobres e os escravizados. Geralmente, as mulheres fiavam e teciam, alternando, com as tarefas domésticas, os cuidados com os filhos, a roça de alimentos e a pequena criação de porcos, galinhas e carneiros. Fiavam e teciam algodão e também lã. Em Campinas, nas listas nominativas de população para vários anos apareciam domicílios com tecelãs e fiandeiras, em geral lares com mulheres sós e com filhos. Dedicavam-se a fiar algodão e a tecer panos para o consumo doméstico e para auferir renda no atendimento de encomendas de moradores pobres da vizinhança. Não se produzia excedente em quantidade suficiente para se comercializar regularmente em regiões mais distantes. Distintamente, nas primeiras décadas do século XIX, Minas já dispunha de uma indústria artesanal doméstica desenvolvida, que se transformava em uma organização manufatureira na qual um comerciante reunia a produção de domicílios dispersos e comercializava grandes quantidades e com regularidade (Libby, 1997; Martins, 2018).

Nas pequenas e médias propriedades, os cultivos eram variados: após as colheitas, as famílias dedicavam-se às tarefas de conservar os alimentos; às feituas de doces

de frutas, marmelo, limão-cravo, goiaba; e ao preparo do algodão, cardar, fiar e tecer. Nos domicílios com escravos, fiar e tecer dividiam-se entre as mulheres livres e as escravizadas. Essa indústria foi pouco afetada pela proibição de d. Maria I, de 1785, porque se tratava da produção de tecidos grosseiros empregados nas vestimentas dos escravos, no ensacamento e no escambo de africanos. Na execução do Alvará de 1785, poucos teares foram sequestrados por produzirem tecidos das categorias proibidas: galões e fitas bordados de ouro e prata, veludos brilhantes, tafetás, sedas, chitas, fustões, etc. (Libby, 1997, p. 99; Canabrava, 2005). Por se tratar de produção de um tipo de tecido não proibido, continuou a prosperar. Também pouco foi afetada pela abertura dos portos ou pelo Alvará de 1º de abril de 1808, que permitia o estabelecimento de manufaturas. Spix e Martius se surpreenderam com a quantidade de panos de algodão grosseiro remetido de Minas para o Rio. Uma parte das mercadorias vindas para o Rio era vendida e consumida na cidade, outra, despachada para as regiões do Brasil e para Buenos Aires e Montevidéu (Libby, 1997, p. 101). Aparentemente, as novas manufaturas permitidas pelo Alvará de 1º de abril não fizeram concorrência com a indústria doméstica mineira. Após as legislações de 1808 e 1810, os relatos dos viajantes naturalistas, que percorreram vastas regiões do território, entre 1816 e 1823, referiam-se à produção de panos utilizados pelos escravos. E não somente de algodão, havia também registros de tecidos e de cobertores de lã produzidos no Rio Grande do Sul, em Goiás e em Minas, como São João del Rei e Araxá (Saint Hilaire, p. 58, 1976; Libby, 1997, p. 102). Maria Graham, em sua estadia em Sal-

vador, soube que a Bahia se descuidou da atividade manufatureira, mas que a província de Minas Gerais, devido à distância do mar, induziu seus moradores a tecer panos de algodão grosseiros (Graham, 1824, p. 148).

O fumo mineiro tornou-se o segundo em produção e qualidade no Brasil e rivalizava com o baiano do Recôncavo. O fumo de Baependi tornou-se conhecido, era transportado pelos tropeiros para o Rio, o entreposto comercial, sendo negociado com traficantes negreiros para uso no escambo na África e também para ser reexportado para outras províncias do país.

A maioria dos produtos passava por um processo de beneficiamento simples: artesanal, envolvendo poucas matérias-primas e ferramentas. Por exemplo, a fabricação do toucinho, da farinha de fubá, da farinha de polvilho, do azeite de mamona, empregado na iluminação, e a dos queijos não exigia mais de dois insumos e instrumentos nada complexos. O queijo mineiro era disseminado pelo comércio do Rio e dos arredores. Maria Graham relata que, ao visitar o engenho Mata da Paciência⁴, ela e seu acompanhante pararam para descansar em uma venda à beira da estrada, onde comeram rosca e queijo de Minas, o qual, segundo a viajante, era exatamente igual ao “queijo *kebbuck* escocês”. Ainda, na venda, puderam beber “vinho do Porto do barril de excelente qualidade” (Graham, 1824, pp. 281-2).

Os manufaturados, como artigos de ferro, panos, chapéus de feltro, louça de barro, moringas, calçados de couro e de madeira

4 O engenho pertencia a d. Mariana Eugênia Carneiro da Costa, filha de Brás Carneiro Leão e da baronesa de São Salvador dos Campos de Goytacazes.

eram bastante simples. A organização da produção de alguns produtos passou para o sistema *putting-out*, no qual um único comerciante concentrava nas mãos toda a produção e exportava para a corte e demais províncias (Martins, 2018, p. 515). Dessa forma, a oferta tornava-se mais regular e a quantidade, suficiente, em especial a de panos, cuja demanda crescia com o aumento da população livre pobre e escrava.

Nos registros das solicitações de abertura de fábricas feitos à Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegações, das 71 solicitações feitas entre 1809 e 1822, 26 destinavam-se à instalação de empresas têxteis e 12 a metalúrgicas, principalmente fundições, e a maioria dos solicitantes desejava estabelecer-se na corte⁵ (Coelho, 2020). Nessas empresas, cujos produtos eram os mais procurados e envolviam processos de trabalho mais complexos, a escolha locacional recaía sobre a proximidade ao mercado consumidor e ao fornecedor da matéria-prima. O ferro era importado pelas fundições e chegava pelo porto do Rio.

FÁBRICAS DE FERRO DO BRASIL: A SIDERURGIA

A instalação da fábrica de ferro era o projeto acalentado por d. Rodrigo e fazia parte da construção do grande Império Portugal-Brasil. Em torno do projeto, o secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra reuniu no mínimo quatro indivíduos, W. L. Von

Eschwege, Manuel Ferreira Câmara Bethencourt e Sá, Frederico Von Varnhagen e, remotamente, Bonifácio, que se encontrava em Lisboa. Câmara e Bonifácio foram os dois brasileiros que participaram da viagem de estudos aos principais centros científicos e industriais europeus, financiada pela Coroa portuguesa, para adquirir conhecimentos com vistas ao desenvolvimento técnico e econômico do reino e de seus domínios. A organização da expedição de estudos científicos, que durou dez anos e percorreu vários lugares e países – Paris, Freyberg, Saxônia, Boêmia, Hungria, Rússia, Suécia, Noruega, Inglaterra, Escócia e País de Gales –, coube a d. Luis Pinto de Sousa Coutinho, secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra do Reino de Portugal (1788-1801-1803). Em 1799, de volta a Portugal, Câmara assumiu os trabalhos de revitalização das fundições de Figueiró dos Vinhos, propriedade da Coroa; enquanto Bonifácio assumiu o cargo de intendente-geral das Minas e Metais e o de professor de Metalurgia na Universidade de Coimbra (Sousa, 1961). Assim, ambos adquiriram experiência na direção das fundições, na administração das minas e metais e no ensino (Felicíssimo Jr., 1969, p. 24). Portugal era um fraco produtor de ferro e de aço, uma das principais matérias-primas para garantir a defesa do reino e o processo de expansão de manufaturas. No horizonte de d. Rodrigo, patenteava-se também a proximidade do término do Tratado de Methuem e a necessidade do reino de se preparar para construir a autossuficiência industrial que até então fora vetada (Aidar, 2020). Com o foco na produção metalúrgica, d. Rodrigo recrutou engenheiros alemães para trabalharem em Portugal, como técnicos do Real Corpo de

5 Agradeço a Matheus Coelho e Luiz Fernando Saraiva, pela generosidade em ceder o banco de dados com os registros das solicitações.

Engenheiros: Guilherme Luís Von Eschwege foi encarregado das fábricas de ferro do reino e Frederico Luís Guilherme Von Varnhagen, das fundições de Figueiró dos Vinhos. Com a vinda da corte para o Brasil, os dois engenheiros metalúrgicos e de minas, Varnhagen e Eschwege, foram convidados a vir para a colônia a fim de implementar a siderurgia, visando ao aproveitamento do minério de ferro abundante em São Paulo e em Minas Gerais. Um tomou por destino a capitania de São Paulo; outro, a de Minas Gerais.

Varnhagen chegou ao Rio em 1809, sendo recebido por Martim Francisco Ribeiro de Andrada, irmão de Bonifácio, com as instruções de d. Rodrigo para realizarem a avaliação da qualidade do minério de ferro do Morro de Araçoiaba e Ipanema, a 19 léguas de Sorocaba. As investigações duraram cerca de três semanas e Varnhagen voltou ao Rio para apresentar o plano de exploração a d. Rodrigo. Em 4 de dezembro de 1810, foi publicada a Carta Régia que criava o “Estabelecimento Montanístico de Extração de Ferro das Minas de Sorocaba”. Qual não foi a surpresa de todos e a decepção de Varnhagen, ao constatarem que a direção da empresa caberia ao sueco Carl Gustav Hedberg, que trazia consigo 14 mineiros e fundidores suecos para montar a fábrica. Não se sabe o que levou d. Rodrigo a dispensar os conhecimentos e o plano de Varnhagen, se a presença de um grupo “dito” experimentado de mineiros e fundidores ou se pressões palacianas. Na época, os mais afamados conhecedores de siderurgia eram técnicos alemães e suecos. O certo é que a direção de Hedberg foi um total desastre, e dos 14 fundidores e mineiros, somente três realmente tinham experiência (Eschwege, 2011, pp. 631-3). A organização da Real Fábrica de Ipanema foi

concebida como uma companhia mista na qual o Estado entrou com o equivalente a “80 escravos”, correspondendo a 13 ações, e as 47 ações restantes foram vendidas a capitalistas de São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia (Felicíssimo Jr., 1969, pp. 37-8). Por quatro anos, o erário real pagou “regiamente” o diretor e os fundidores e mineiros, cujo custo do contrato era elevadíssimo e previa um pagamento a Hedberg que correspondia ao dobro do pago a Eschwege. Em menos de um ano, dois mineiros morreram; Hedberg escondeu o fato e recebia pelos mortos (Eschwege, 2011, p. 632). Tantos foram os desentendimentos entre Varnhagen, representante dos acionistas na Junta Administrativa, responsável pela fiscalização da empresa, com Hedberg, que aquele pediu demissão. Hedberg não admitia ter seus trabalhos supervisionados pela Junta, como era previsto no regulamento da empresa. Depois de gastar muito e nada produzir que compensasse os investimentos realizados, o governo e os acionistas, finalmente, demitiram o diretor em 1814. A produção de ferro nos quatro anos da gestão de Hedberg atingiu três toneladas (200@) e eram imprestáveis. O saldo positivo foi que alguns escravos adquiriram conhecimento e experiência na mineração, na metalurgia e na fabricação de utensílios agrícolas e domésticos. Foram treinados por Lars Hultgren, conhecido como mestre Lourenço, que permaneceu em Ipanema (Felicíssimo Jr., 1969, pp. 49 e 57-9). Em 1815, Varnhagen tomou posse como diretor de Ipanema, implementando seu plano originalmente apresentado a d. Rodrigo. Sob a nova direção, foram construídos dois altos-fornos e reformados os quatro pequenos fornos construídos na gestão anterior, que passaram a produzir o que era prometido e não cumprido. Os fornos construídos em nada se diferenciavam dos usados

nos grandes centros siderúrgicos da Europa na época, como na Suécia e Alemanha. Em 1818, Varnhagen concluiu a construção do alto-forno e produziu ferro pela primeira vez. Era dia de Todos os Santos e, para marcar o nascimento da siderurgia paulista, foram fundidas três cruzeiras diretamente nas formas. Esse sistema permitia reduzir o custo de peças moldadas, pois eram fundidas de gusa saído diretamente do alto-forno para os moldes. Bonifácio, em visita a Ipanema, confirmou a qualidade do minério de ferro do Morro Araçoiaba, que fornecia 90% de ferro metálico, e a excelência do projeto siderúrgico, e atribuiu ao fundidor, mestre Lourenço, a excelência da produção da fábrica. Varnhagen permaneceu por seis anos na direção de Ipanema, produziu barras de ferro, peças variadas e muitas destinadas aos engenhos de açúcar que se expandiam pela região do “quadrilátero do açúcar” (Petroni, 1968). Sua gestão foi considerada pelos proprietários da empresa e por cientistas, naturalistas, metalurgistas e engenheiros como muito bem-sucedida. Ipanema tornou-se um centro de um novo sistema siderúrgico do reino, atraindo visitantes como João Natterer (1818), Saint-Hilaire (1819), Bonifácio (1820), Eschwege (1820), Spix e Martius (1818), Sellow (1818), entre outros. Talvez tenha sido o núcleo industrial de maior relevância nos tempos da Independência.

Para Eschwege, no ano de 1810 começou a nova história da fabricação de ferro no Brasil. Não importava, ou era irrelevante, o fato de terem alguns ferreiros e lavradores fabricado algum ferro em forjas de ferreiro e mesmo em pequenos fornos com base nas técnicas aprendidas com os escravos vindos da Costa da Mina. A verdadeira fabricação de ferro iniciou-se com a vinda da família

real e com a ação deliberada de d. Rodrigo, conde de Linhares, de estabelecer simultaneamente em São Paulo e em Minas Gerais fábricas para a produção de ferro em grande escala para livrar o Império da dependência de importações (Eschwege, 2011, p. 602). Eschwege foi o mais importante cientista, metalurgista, mineralogista, empreendedor e divulgador de uma mentalidade técnico-científica no Brasil (Paula, 1996, p. 20), “o pai da geologia do Brasil, na feliz expressão de Derby” (Guimarães, 2011, p. 13). Em suas memórias *Pluto brasiliensis*, conta sua atividade no Brasil, desde o momento em que recebeu o convite de d. Rodrigo para vir para a capitania de Minas, onde chegou em 1811, ano em que foi promulgado o decreto que permitiu a fabricação de ferro em fornos industriais. O plano de d. Rodrigo proposto a Eschwege era extremamente ambicioso e envolvia “reviver nos mineiros o espírito da mineração”; fornecer “toda espécie de esclarecimentos” e “de observações mineralógicas, físicas”; iniciar o estabelecimento de fornos e os trabalhos na mina de chumbo de Abaeté. E continuava: avaliar as condições de navegabilidade do Rio Doce; melhorar a carta geográfica da capitania; apresentar planos para civilizar os botocudos antropófagos; e publicar todas as investigações e conclusões em um livro custeado pela Coroa portuguesa (Eschwege, 2011, pp. 67-8). Eschwege cumpriu o enorme plano de viagem e afazeres traçado pelo “espírito sempre operoso e progressista” de d. Rodrigo, que não pôde apreciar as obras realizadas por seu amigo e admirador.

Antes de comentar o empreendimento montado por Eschwege, vamos passar pela empresa do intendente Câmara, posta em operação pouco antes da chegada de Eschwege a

Minas. Em 1809, Câmara deu início à construção da Real Fábrica de Ferro do Morro de Gaspar Soares no arraial do Morro do Pilar, a 25 léguas do Tijuco ou Diamantina. O novo empreendimento tinha como financiadora a Coroa, por meio da transferência de recursos reais da Caixa da Administração Diamantina, da qual Câmara era o intendente. Em 1815, os fornos da fábrica produziram pela primeira vez 300@ de ferro, um revestimento para malho, duas bigornas para ferreiros e uma peça para moinho. Grandes festejos em Diamantina comemoraram o feito do intendente Câmara, do mestre fundidor alemão Schoenewolf, indicado por Eschwege, e dos 50 operários livres e escravizados. Em 1816, Câmara informava que as “330 arrobas de ferro gusa obtidas no alto-forno estão todas refinadas” e para dar continuidade aos trabalhos nos pequenos fornos eram aguardados 120 escravos, dois administradores e seis feitores, “incumbidos da construção de mais dois tanques para armazenamento das águas da chuva”. No ano de 1820, a fábrica produziu 2.536@ de ferro e no ano seguinte, com o falecimento de Câmara, a fábrica foi fechada (Eschwege, 2011, pp. 612-18; Felícissimo Jr., 1969, p. 43).

Eschwege construiu a fábrica de ferro do Prata ou Patriótica, perto de Congonhas do Campo, a oito léguas de Vila Rica, onde produziu pela primeira vez ferro gusa no Brasil, em 17 de dezembro de 1812. Eschwege considerava este o marco da produção de ferro no Brasil. O empreendimento foi viabilizado com o apoio do governo no lançamento de ações, tendo o próprio Eschwege adquirido duas das dez ações lançadas (Eschwege, 2011; Felícissimo Jr., 1969). O plano da fábrica consistia de quatro pequenos fornos, duas forjas

de ferreiro, um malho e um engenho de socar, instalados em um único edifício. No princípio das operações, Eschwege procurou manter somente trabalhadores livres, mas logo percebeu a dificuldade de lidar com pessoas livres numa sociedade escravista. Assim que aprendiam o ofício com o mestre alemão, abandonavam o serviço; mesmo escravos alugados eram retirados do serviço pelos donos a seu bel-prazer. Foram então comprados escravos. Segundo Eschwege, a fábrica caracterizou-se por economizar combustível, carvão e madeira, por dar dividendos aos acionistas e por ter um custo menor do que as do Morro do Pilar e de Ipanema. Com base na experiência da Patriótica, Eschwege defendia como ideal nas condições brasileiras a instalação de pequenas fábricas de ferro, espalhadas em todas as províncias, com produção máxima de 2.000@ anuais, pois mais não haveria mercado capaz de absorver. Opunha-se às grandes fábricas, que custavam muito, eram difíceis de operar e de comercializar a produção, dada a pequena população brasileira. Em defesa dos altos-fornos de Ipanema, Varnhagen acreditava que a produção de ferro fundido, em mercadorias como caldeiras, tachos, cilindros e engenhos completos, teria colocação nos inúmeros engenhos açucareiros instalados em Itu, Porto Feliz, Piracicaba e Campinas. Ao que Eschwege ponderava que uma grande fábrica, em um ano, abasteceria os engenhos e que, nos próximos 10 a 20 anos, não iriam demandar para reposição. Então, questionava: “Que se faria, então, do ferro bruto?” (Eschwege, 2011, p. 640). Normalmente, as fábricas de ferro ocasionavam prejuízos até a perfeita consolidação do conhecimento das proporções precisas de minério de ferro, de carvão

e de outras condições do ambiente do processo produtivo. Isso exigia tempo e conhecimento técnico, prático, que vinha com a experiência. Apesar das dificuldades e dos prejuízos, Eschwege defendia: “O Estado precisa ter uma usina que fabrique, quando necessário, armas, munições, com que ele não fique na dependência de outros países” (Eschwege, 2011, p. 643). A importância de Eschwege vai além de ter sido o primeiro a produzir, industrialmente, ferro no Brasil: difundiu conhecimento sobre minerais, ouro, ferro, chumbo, assim como sobre rios, matas e minas encontrados no Brasil. Forneceu instruções e renovou a tecnologia na mineração do ouro e do ferro; introduziu o malho hidráulico; e anunciou que o ouro não estava esgotado, tão somente a rudimentar exploração, a de aluvião. O ouro estava escondido nas entranhas da rocha. Eschwege retornou à Alemanha em 1822.

O comércio interno de escravizados continuaria a exercer um papel central na economia e na sociedade brasileiras, para além da Independência. Mesmo depois de 1831, primeira abolição do tráfico, este prosseguiu, apenas se pulverizou a forma dos desembarques por trapiches e desembarcadores secundários e clandestinos, fugindo da grande movimentação dos portos das capitais. Assim, seguiria até a abolição definitiva do tráfico, em 1850, quando então houve uma vazão dos capitais para novas formas de acumulação, por meio das atividades urbanas, de especulação de terrenos e terras e de construção civil, atividades agrícolas e industriais. O café consolidou-se como o principal produto de exporta-

ção brasileira. Novos agentes comerciais, os comissários, dominaram o capital comercial. O setor industrial também foi aquinhado com parcelas de capital, favorecendo o surgimento da instalação de grandes fábricas têxteis com a presença de maquinismos movidos a vapor; como também, de fábricas de chapéus, calçados etc. Na siderurgia, verificou-se um lento processo até o surgimento da grande siderurgia, que somente iria ocorrer no século XX. A tecnologia Bessemer e Siemens-Martin de produção de aço líquido, desenvolvida na segunda metade do século XIX, sendo protegida, inviabilizou o acesso, assim como o volume de capital exigido formou uma barreira para a entrada na indústria. A grande siderurgia – Cia. Siderúrgica Nacional (CSN) – apareceu apenas no contexto da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). A fábrica de ferro de Ipanema continuou, porém com grandes dificuldades. Ao longo do século XIX, novas empresas, companhias inglesas, foram instaladas em Minas, para atender à mineração de ouro, revitalizada por nova forma de explorar o minério, que abandonava o leito dos rios, trocando-o pelas cavernas subterrâneas das rochas.

Na Constituinte de 1823, Bonifácio perdia a luta pela abolição do tráfico negreiro e pela extinção gradual da escravidão. Os representantes do capital comercial e agrário conseguiram impor seus interesses, e a escravidão perdurou por mais 65 anos. O exílio da corte portuguesa para a colônia americana, ao invés de preparar a construção do grande Império, como almejavam d. Rodrigo e Bonifácio, alinhavou, de fato, a Independência e com ela o domínio dos grandes comerciantes e dos proprietários de terras e de escravizados.

REFERÊNCIAS

- AIDAR, B. "Pensar a riqueza do Brasil colonial: das descrições à economia política", in D. do V. Cosentino; T. F. R. Gambi (orgs.); ABPHE (org. geral); L. F. Saraiva. *História do pensamento econômico. Pensamento econômico brasileiro*. Niterói/São Paulo, Eduff/Hucitec, 2019, pp. 133-61.
- ALVARÁ de 1º de abril de 1808. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/alv/1808/alv-1-4-1808.html. Acesso em: 21/ago./2021.
- CANABRAVA, "Manufaturas e indústrias no período de d. João VI no Brasil", in A. P. Canabrava. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo, Hucitec/Editora Unesp/ABPHE, 2005.
- CANTARINO, N. M. "Indústria", in *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos* (Brasil, séculos XVIII- XIX), volume I. B. Aidar; A. Slemian; J. R. de L. Lopes (orgs.). São Paulo, Alameda, 2020, pp. 495-539.
- CHAVES, C. M. das G.; SLEMIAN, A. "Praça mercantil, Junta de comércio", in *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos* (Brasil, séculos XVIII- XIX), volume II. B. Aidar; A. Slemian; J. R. de L. Lopes (orgs.). São Paulo, Alameda, 2020, pp. 215-44.
- COELHO, M. S. N. H. *A indústria fabril no Oitocentos: escravidão, economia nacional e história e historiografia da história no Brasil*. Trabalho de conclusão de curso. Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2020.
- ESCHWEGE, W. L. von. *Pluto brasiliensis*. Tradução do original alemão por Domicio de Figueiredo Murta. Brasília, Senado Federal/Conselho Editorial, 2011.
- FELICÍSSIMO JR., J. *História da siderurgia de São Paulo, seus personagens, seus feitos*. São Paulo, Associação Brasileira de Metais/IGG/Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo, 1969.
- FLORENTINO, M. *Em costas negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo, Editora Unesp, 2014.
- FRAGOSO, J.; FLORENTINO, M. *O arcaísmo como projeto. Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840*. Rio de Janeiro, Sette Letras, 1996.
- GRAHAM, M. *Journal of a voyage to Brazil and residence there, during part of the years 1821, 1822, 1823*. London, Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green and J. Murray, 1824.
- GUIMARÃES, D. "Prefácio", in W. L. von Eschwege. *Pluto brasiliensis*. Tradução do original alemão por Domicio de Figueiredo Murta. Brasília, Senado Federal/Conselho Editorial, 2011.
- LIBBY, D. C. "Notas sobre a produção têxtil brasileira no final do século XVIII: novas evidências de Minas Gerais". *Estudos Econômicos*, v. 27, n. 1. São Paulo, jan.- abr./1997, pp. 97-125.
- MALERBA, J. *A corte no exílio. Civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808 a 1821)*. 2ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2018.
- MALERBA, J. *Brasil em projetos: história dos sucessos políticos e planos de melhoramento do reino: da ilustração portuguesa à Independência do Brasil*. Rio de Janeiro, FGV Editora, 2020.
- MANIFESTO de 7 de março de 1810. Disponível em: https://www.camara.leg.br/internet/infdoc/conteudo/colecoes/legislacao/Legimp-B1_72.pdf. Acesso em: 21/ago./2021.

- MARTINS, R. B. *Crescendo em silêncio. A incrível economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte, Icam/ABPHE, 2018.
- NOGUERÓL, L. P. F. *Sabará e Porto Alegre na formação do mercado nacional no século XIX*. Tese de doutorado. Campinas, Unicamp, 2003.
- PAULA, J. A. de. *Capítulos de história do pensamento econômico do Brasil*. São Paulo, Hucitec/ABPHE, 2021.
- PAULA, J. A. de. "Eschwege, o mundo e o novo mundo", in W. L. Eschwege. *Brasil, novo mundo*. Tradução de Domício de Figueiredo Murta. Belo Horizonte, Centro de Estudos Históricos e Culturais/Fundação João Pinheiro, 1996.
- PETRONE, M. T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo, Difel, 1968.
- PRADO JR., C. *História econômica do Brasil*. 10ª ed. São Paulo, Brasiliense, 1967.
- SAINT-HILAIRE, A. *Segunda viagem a São Paulo e quadro histórico da Província de São Paulo*. São Paulo, Martins Editora, 1976.
- SILVA, A. M. D. D. *Rodrigo de Sousa Coutinho. Textos políticos, econômicos e financeiros 1783-1811*. Lisboa, Banco de Portugal, 1993.
- SOUSA, O. T. de. *O pensamento vivo de José Bonifácio*. São Paulo, Martins Editora, 1961.