

ERA MAUÁ: EMPREENDEDORISMO COMO (NÃO) PROGRESSO ECONÔMICO-LEGAL

Rafael Soares Duarte de Moura¹

Antônio Marcos Rodrigues Caracas²

Resumo

O presente artigo tem como finalidade analisar o filme “Mauá - O Imperador e o Rei”, comparando a vida e os empreendimentos do Visconde de Mauá em paralelo com a evolução econômica, social e jurídica que o Brasil vivenciou durante o século XIX, evidenciando o papel do empreendedorismo como fator de desenvolvimento nas sociedades modernas. A pesquisa historiográfica no segmento do direito possibilita que se avaliem as consequências atuais das medidas tomadas no decorrer de nosso desenvolvimento enquanto sociedade, perpassando temas de relevância tanto jurídica quanto social. O método de pesquisa empregado foi o bibliográfico, valendo-se de produções doutrinárias e legislativas com fim na investigação histórica que cria e sedimenta uma evolução lógica e paulatina do direito enquanto objeto mutável.

Palavras-Chave: Direito. História. Comercial. Desenvolvimento.

Abstract

This article aims to analyze the film "Mauá - O Imperador e o Rei", comparing the life and enterprises of the Viscount of Mauá in parallel with the economic, social and legal evolution that Brazil experienced during the 19th century, evidencing the role of entrepreneurship as a development factor in modern societies. Historiographical research in the law segment allows us to evaluate the current consequences of the measures taken during our development as a society, going through themes of both legal and social relevance. The research method used was the bibliographic, using doctrinal and legislative productions with an end to the historical investigation that creates and sediments a logical and gradual evolution of law as a changeable object.

Keywords: Right. History. Commercial. Development.

1 INTRODUÇÃO

¹ Pós-Doutor em Direitos Humanos pela Universidade Federal de Goiás. Doutor em Direito pela Universidade de Brasília - UnB, Mestre em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais, onde também se graduou. Membro do corpo permanente do Programa de Pós-Graduação em Ciências Policiais e Tecnologias Inovadoras (PPGCPTI) da Unimontes em parceria com a APM-MG, membro colaborador do Programa de Pós-Graduação em História da Unimontes (PPGH-Unimontes). Foi Pró-Reitor Adjunto de Pesquisa (2019 a 2022) e é professor efetivo da Universidade Estadual de Montes Claros, foi Coordenador (2014/2019) e professor (2014/2022) do Curso de Direito da Faculdade Santo Agostinho - Grupo Afya. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1104-491X>; E-mail: rafael.moura@unimontes.br.

² Advogado e Bacharel em Direito pela Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-9321-6446>; E-mail: marcoscaracas20@gmail.com.

Durante seu desenvolvimento, o ser humano migrou de procedimentos brutalizados na corrida por bens escassos para uma forma mais pacífica de adquiri-los: a troca. Essa mudança de paradigma se deu através das interações voluntárias em um sistema de mercado primitivo. Afinal, toda a história da humanidade consistiu em passar de um momento menos cômodo para um mais cômodo, sempre com a ajuda do desenvolvimento dos meios de produção e circulação de bens e serviços para contornar as dificuldades e elevar a qualidade de vida de seus indivíduos.

É fato que o declínio do estilo das comunidades nômades deu espaço aos assentamentos e, por conseguinte, permitiu interações humanas mais diretas e trocas culturais mais efetivas, direcionando o comportamento humano ao alto grau de civilidade perpetuada nas sociedades modernas. Esse fluxo de trocas, necessidade inerente do ser humano, pode ser considerado corolário da nossa natureza civilizatória, apontamento feito já ao tempo de Platão, quando em seu livro “A República”, apresenta um questionamento sobre onde os homens comercializam os frutos de seu trabalho? Uma vez que, visando tal fim, é que estabelece uma sociedade e se funda uma cidade.

A razão teleológica dessa translação de interesses é a diferença de fatores internos e externos que nos norteiam a um ou outro aspecto produtivo. É pouco prático fazer com que um agricultor tenha que aprender a produzir sapatos, ou ainda, que um sapateiro também o faça com os alimentos, pelo mero fato de ambos precisarem desses produtos. O tempo em que o sapateiro teria de aprender com certo esforço a cultivar poderia ser gasto na produção de sapatos, sua especialidade, e em seguida poderia ser trocado com a produção do agricultor que já possui as informações de como fazer o manejo.

Existem sérios fatores que levam as pessoas a aprender certo ofício ou prestar certo serviço, podendo ser desde uma prática familiar reiterada até uma necessidade do ambiente em que se desenvolve. A questão é que a especialização leva ao aumento da produção e da qualidade, sendo que esse excedente produtivo, aquele que se destina para além da subsistência, propicia o desenvolvimento das trocas e do comércio.

A etimologia da palavra “comércio”, por sua vez, é derivada da junção de duas palavras de origem latina, “*commutatio mercium*”, uma troca de mercadorias por mercadorias; sem maiores distinções doutrinárias iniciais, o comércio é a vertente da economia que cuida da circulação de bens em uma sociedade organizada e essa necessidade impulsionou a criação de uma atividade profissional, para muito além da mera produção ou prestação de um bem ou serviço, lidando com a articulação de fatores sociais e econômicos com fim na satisfação de necessidades muito próprias de certa coletividade.

Os comerciantes ou, na modernidade, os empreendedores, são quase tão antigos quanto à própria troca, ainda que tal função só tenha ganhado maiores interesses investigativos e acadêmicos na atualidade, saindo da mera pesquisa da atividade realizada para a forma como fora realizada e o intento de quem se presta em realizá-la.

O empreendedor, mais do que qualquer outra coisa, é o indivíduo formador da inovação, que observa as necessidades de seu tempo e cria as condições para uma transformação de determinado aspecto social, uma atividade, um setor, até mesmo um espaço geográfico. É aquele que combina os meios certos no desenvolvimento do novo.

Essa inovação e o empreendedorismo podem ser considerados fatores endógenos de transformação social, pois a depender de sua necessidade cria-se uma atmosfera ao redor para que se concretizem os objetivos específicos. Por exemplo, o êxodo de uma sociedade ruralista para a formação das cidades urbanizadas, que se deu com o advento da revolução industrial e o desenvolvimento do segundo setor.

Assim também se dá com o direito que, principalmente na esfera privada, deve acompanhar o desenvolvimento social de forma a regularizar os conflitos constantes. O ordenamento e a evolução do direito comercial, vertente do campo civil, é uma expressão dos reiterados costumes mercantis praticados pelos interessados durante nossa história. Como é de se esperar, nossa doutrina comercial muito própria foi edificada paulatinamente ao processo de formação do Brasil, grande parte durante o período do Império, ditando seus princípios deontológicos e certos diplomas legais ainda vigentes, como o Código Comercial de 1850.

Neste contexto, tendo como base o empreendedor como agente de transformação social e legal, o presente trabalho tem como objetivo imediato analisar o filme "Mauá - O Imperador e o Rei", uma produção cinematográfica nacional datada de 1999, dirigida por Sérgio Rezende e protagonizada por Paulo Betti no papel de Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá.

A seleção desta produção é justificada pela estreita correlação existente entre a vida e os empreendimentos do Visconde, e o progresso social, econômico e legal do Brasil Império. Se estabelece, assim, um elo subjetivo que traça a transição dos atos comerciais primordiais até a figura do indivíduo enquanto agente de transformação social por meio do empreendedorismo e da inovação.

Ademais, como propósito mediato, objetiva-se elaborar um paralelo entre a biografia do Visconde de Mauá e as mudanças de paradigmas ocorridas durante o Reinado de

Pedro II e o declínio do Império, especialmente no que diz respeito à política externa, jurisdição comercial e tributária.

Situado no âmbito da pesquisa em história do direito, mais especificamente com enfoque no progresso econômico durante a denominada "Era Mauá", o artigo em questão adquire relevância por suscitar reflexões sobre a conjuntura organizacional hodierna. Já na efetiva condução do estudo, serão empregadas fontes doutrinárias e históricas, sendo uma parcela substancial delas de natureza legislativa, uma vez que o método de pesquisa adotado é o bibliográfico e documental. Destaca-se a preocupação em preservar, na medida do possível, a linguagem da época, considerando a contextualização atual.

2 PRECEDENTES HISTÓRICOS DA ERA MAUÁ

Os eventos retratados pelo longa se iniciam nos primeiros anos de vida de Irineu e sua mudança da bucólica fazenda da família para a capital do Império, na época, o Rio de Janeiro. O Visconde de Mauá nasceu em 28 de dezembro de 1813, na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande - hoje, Arroio Grande -, Capitania d'el-Rei de S. Pedro do Sul, atualmente Rio Grande do Sul; sendo o segundo filho de Mariana de Jesus Batista e de João Evangelista de Ávila e Sousa, estancieiro de ascendência tradicional da região (MAUÁ, 2011).

Poucos anos antes do nascimento do Visconde, bem como de sua primeira infância, o Brasil experienciou uma série de mudanças econômicas com a chegada da corte portuguesa que fugia das incursões napoleônicas. Antes dessas mudanças, a balança comercial não era favorável ao Brasil, pois sofria bruscas variações da estrutura produtiva sem muito preparo interno, além das reservas de mercado determinadas pelo pacto colonial que também não favoreciam novos horizontes comerciais.

Como o pai de Irineu, grande parte das pessoas na colônia tinham como objeto de trabalho a terra; não sendo mistério a propensão nacional às atividades do setor primário, incentivadas desde o início da colonização. O problema que precarizou a agricultura nos anos precedentes a chegada da corte se ligava ao descobrimento dos metais e a ascensão da mineração como principal aspecto de exploração econômica.

A mineração absorveu as atividades da colônia e esvaziou o mercado agrícola, que já sofria severos entraves com a exportação do açúcar, visto a competição com a Holanda e o

esfarelamento da marinha portuguesa que era a única autorizada a fazer o transporte de mercadorias provenientes da colônia (PRADO JÚNIOR, 1981).

O mercantilismo nas terras brasileiras e as limitações de mercado de uma metrópole espoliadora acarretaram amargas estruturas de produção nacional, desde a monocultura de plantio, que deixava o Brasil sob as variações de mercado de uma única *commodities*, a grande dependência de importados para o consumo interno; e o trabalho de exploração geográfico reduzido pela subutilização da mão-de-obra livre que poderia ser deslocada com maior facilidade (BUESCU, 2011).

Tratando da mão de obra, outro ponto altamente reprovável na história brasileira, é a larga utilização da força de trabalho escrava que descambou em graves problemas para a conjuntura econômica nacional. Como explica Miraceu Buescu:

A presença da escravidão constituiu-se em fator altamente negativo pelo dispêndio no exterior para a formação de mão-de-obra em vez de ter sido feito internamente, incentivando atividades econômicas adequadas; (o volume da importação de escravos é controvertido, mas pode-se admitir, para o período colonial, uma cifra entre 3,5 e 4 milhões de escravos – ao preço médio de venda no Brasil de £ 30, montando a mais de £ 1000 milhões; em 1840, um escravo custava na África 30/40 mil-réis e era vendido no Brasil a 500/700 – outra drenagem de renda para fora (BUESCU, 2011, p. 72 -73).

Além da clara falta de incentivo dos senhores de escravos para com as inovações tecnológicas de produção, tendo em vista a mão-de-obra escrava era barata e de fácil acesso, havia também o desincentivo da formação acadêmica nacional, sendo que, sem a educação adequada, não havia incentivos às mudanças e empreendimentos não convencionais. Isto posto, o acesso às necessidades mais simples como saúde, infraestrutura, saneamento, ou até as mais complexas, como desenvolvimento industrial, marítimo e político eram pouco ou nunca discutidas pela clara falta de pessoas especializadas.

O visconde de Mauá, por certo, não teve uma educação formal no interior Gaúcho, entretanto, não deixou de receber alguns conhecimentos nos primeiros anos de vida, pois era sua mãe, Dona Mariana de Sousa, que notara perspicácia e inteligência já na tenra idade do menino, ensinando-o desde logo a ler e a contar, procurando ainda firmar-lhe o caminho nos ditames da religião católica que fora a base do substrato moral que o homem apresentaria nos futuros negócios (MAUÁ, 2011).

A educação não sofreu grande impacto com a chegada da corte em 1808, mas sim, segundo Rui de Figueiredo Marcos, Carlos Fernando Mathias e Ibsen Noronha, “as faces que mais cedo se aformosearam ao sopro dos genuínos interesses brasileiros centraram-se nos domínios da legislação econômica” bem como “da legislação de forte pendor político-

administrativo” (MARCOS, 2014). Destarte, em 28 de janeiro de 1808, ocorre a nução do Príncipe Regente, Dom João VI, com a Carta Régia que abriu os portos brasileiros ao comércio exterior, expressando:

que não só os meus vassallos, mas também os sobreditos estrangeiros possam exportar para os Portos, que bem lhes parecer a beneficio do commercio e agricultura, que tanto desejo promover, todos e quaesquer generos e producções coloniaes, á excepção do Páo Brazil, ou outros notoriamente estancados, pagando por sahida os mesmos direitos já estabelecidos nas respectivas Capitánias, ficando entretanto como em suspenso e sem vigor, todas as leis, cartas regias, ou outras ordens que até aqui prohibiam neste Estado do Brazil o reciproco commercio e navegação entre os meus vassallos e estrangeiros. O que tudo assim fareis executar com o zelo e actividade que de vós espero (BRASIL, 1808). (sic)^[1]

Ainda que representasse efetiva saída para a economia local, a quebra do pacto colonial não demonstrava nenhuma benevolência para com a colônia, meramente não era lógico manter uma restrição comercial com Portugal sob ocupação francesa. Restou, assim, liberar o comércio de forma ampla, sendo a primeira vez que a produção nacional pode ser vista como tal no comércio internacional, ainda que a Inglaterra fosse o maior parceiro na importação e exportação (BUESCU, 2011).

A corte portuguesa era dependente da inglesa, já que, além da questão bélica na Europa, só restava aos brasileiros uma economia colonial estruturada e fundamentada na satisfação de necessidades externas, sob uma organização agrária que não provia as novas necessidades trazidas com a corte, que sofria com a baixa oferta de produtos internos e com a indústria incipiente; tudo resultado de um passado de sabotagens da metrópole, como, p. ex., aquela proveniente do “Alvará de 5 de janeiro de 1785, que ordenara a destruição de todas as fábricas existentes no Brasil” (MARCOS, 2014, p. 106).

É certo que a influência inglesa fora predatória para a economia nacional, notadamente se tinha uma ideia inicial de comércio amplo, motivo pelo qual foi editado o Alvará de 28 de abril de 1809 que criava regimes diferenciais e isentava de direitos (impostos) alfandegários uma série de *commodities* com fim ao processo manufatureiro e desenvolvimento industrial nacional.

Algumas das medidas trazidas pelo decreto foram: a) isentar de tarifas alfandegárias todas as matérias primas destinadas a manufatura interna, bem como toda a produção destinada à exportação; b) priorizar, tanto nas aquisições do governo quanto nas privadas, os produtos produzidos dentro dos territórios nacionais, bem como a concessão de empréstimos do real erário para financiar os fabricantes em seus empreendimentos; c) limitar nas áreas de maior desenvolvimento agrícola e fabril o recrutamento de jovens com fim a aumentar a mão de obra;

d) incentivar o aumento da frota mercantil com a redução dos valores dos insumos utilizados na construção dos navios desde que adquiridos em território nacional^[2].

A abertura dos portos também representou grande evolução para o direito mercantil, como, *verbi gratia*, a reformulação do “Tribunal da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação” (sic), o equivalente às atuais juntas comerciais, reorganizadas pelo Alvará de 23 de agosto de 1808^[3]. Destinavam-se a elas:

[...] as matérias relativas ao trato mercantil terrestre e marítimo, à agricultura, à indústria e à navegação. Ao tribunal reservava-se ainda um papel preponderante na elaboração da legislação comercial, porquanto podia fazer subir por consulta todos os projetos de lei que entendesse serem favoráveis à melhoria dos objetos em que superintendia. Tudo a bem do Estado brasileiro (MARCOS, 2014, p. 109).

O Alvará de 28 de abril de 1809 também trouxe disposições destinadas a junta de comércio, quando em seu inciso VI conferiu aos inventores e empreendedores a propriedade industrial exclusiva sobre seus inventos, durante o período de quatorze anos, desde que averbada perante a junta comercial que os faria públicos, em momento posterior ao prazo de exclusividade, para que todos pudessem dispor dos mesmos meios na promoção de um mercado interno competitivo. A nova regra teve efeito *ex tunc*, valendo para as patentes conferidas em momento anterior à nova norma.

Inovação também se deu no judiciário que passou a dispor de juízes especializados para julgar os litígios de caráter mercantil que ocorriam nas circunscrições. Eram eles: o juiz conservador dos privilégios, julgando causas cíveis levadas à junta pelos comerciantes; o superintendente dos contrabandos que cuidava das fraudes aduaneiras, descaminhos e retenção de mercadorias; bem como o juiz dos falidos, que processava os casos de falência dos comerciantes matriculados na junta (SILVA, 1994).

Muitos dos avanços conquistados não tardaram ao limbo eficaz, principalmente pela pressão do governo inglês que galgou uma série de benefícios comerciais na relação econômica com o Brasil. Foi em 19 de fevereiro de 1810 que firmaram o tratado^[4] de amizade, comércio e navegação, conferindo uma tributação alfandegária *ad valorem* de 15% a produção inglesa enquanto a própria produção interna era taxada em 16%, perdendo só para a incidência de 25% que recaía sobre os demais países que quisessem estabelecer mercancia. Outros benefícios estavam ligados aos procedimentos judiciais e a reciprocidade em seus territórios, sendo que os litígios ingleses eram tratados por um foro especial da corte de origem e as instalações dos comerciantes estrangeiros em território luso-brasileiro era muito mais recorrente que o contrário, uma vez que o nosso mercado interno era precário e desfalcado (BUESCU, 2011).

Essa presença dos ingleses no território nacional reflete na vida do próprio Visconde de Mauá e será tratada em momento posterior. Primeiro, é necessário pontuar que a vinda da coroa portuguesa para a colônia fora mais benéfica que maléfica para a economia nacional, impulsionando muito a estrutura industrial e comercial daquela economia preponderantemente agrária e que se manteria ainda por um longo período, mas que já servira para “transformarem a antiga colônia numa comunidade nacional e autônoma” (PRADO JÚNIOR, 1981, p. 90 -91).

Na vida do jovem Irineu Evangelista de Sousa, em seus cinco anos de idade, a vinda da coroa para sua terra bem provavelmente lhe proporcionou um destino, afinal, como os eventos do filme retratam, o garoto perdera o pai em um fatídico episódio de roubo de gado; restando sua mãe e uma irmã poucos anos mais velha para cuidar do trabalho árduo da fazenda (MAUÁ, 2011).

Em contrapartida, rejeitado pelo novo marido da mãe, não restara outra opção que não enviar o garoto, agora com nove anos, para tentar a vida comercial como caixeiro no estabelecimento do tio numa zona de notável evolução econômica. De tal forma, bem como a corte fizera anos antes, Irineu Evangelista de Sousa rumou com seu tio em um barco à vela para a capital, o Rio de Janeiro, com pensamentos inquietantes que:

[...] aquecia-lhe por certo o sangue no coração generoso, o presságio feliz da sua boa estrela, que ainda o guiava. Não fora aquela dolorosa e esquecida intriga de família, e o rumo do seu destino talvez se limitasse, sem glória, à vida da pequena estância rio-grandense, confinada a sua ação e a sua inteligência ao viver quase rude e modesto da campanha distante (MAUÁ, 2011, p. 26).

3 DEPENDÊNCIA ECONÔMICA NACIONAL E A EVOLUÇÃO DO CAIXEIRO

Grande parte das mudanças econômicas ocorridas no início do segundo reinado até o golpe republicano foram presenciadas por Irineu, muito mais que isso, tendo a participação ativa do Visconde em boa parte delas. Mas, antes do influente homem que se tornaria no império, o garoto teve uma longa jornada de aprendizado nos mais baixos afazeres, passando um curto tempo no ensino formal, mas que pouco impactaram em seu desenvolvimento enquanto comerciante e empreendedor.

Talvez somente com a efetiva ida ao Rio de Janeiro, sob os cuidados de um outro tio, José Baptista de Carvalho, trabalhando efetivamente como caixeiro, começara enfim a captar o substrato da vida comercial. Acompanhando o pensamento médio de seu tempo, o tio não dava o devido apreço ao ensino tradicional, ensino esse que era considerado um objeto supérfluo “aos que se destinavam ao comércio, visto como era o balcão a verdadeira escola técnica, prática e viva” (MAUÁ, 2011, p. 27).

Irineu foi de um serviço ao outro, primeiro trabalhando por abrigo e comida, para só um pouco mais velho conseguir algum pouco retorno. Possuía facilidade em ganhar o apreço dos que o rodeavam, detinha certa subserviência e trabalhava duro, impressionava seus empregadores e ganhava confiança por demonstrar comprometimento, tanto no trabalho, quanto nos estudos ou na vida financeira.

Conseguira mais tarde, pelo bom relacionamento interpessoal, até mesmo que um dos frequentadores da casa comercial lhe desse as primeiras lições de contabilidade, francês e outras matérias importantes. Após esses eventos, Irineu foi destinado à casa de comércio de João Rodrigues Pereira de Almeida, barão de Ubá, conhecido negociante e traficante de escravos, objeto que gerou em Mauá uma inclinação ao abolicionismo.

Ainda que contestável, foi através do tráfico negreiro que aprendera boa parte da importância do risco em um empreendimento. As longas viagens marinhas eram extremamente custosas e possuíam cada vez mais embargos com as leis que tentavam reter a utilização da mão-de-obra escrava em território nacional. Essas questões deram início a um caráter comercial especulativo, passando a conciliar uma série de vontades distintas em prol da realização de um objetivo comum: auferir lucro. Os consortes das longas viagens marítimas ficavam à mercê de seu sucesso, não encabeçavam a tomada de decisões, mas confiavam seus ativos a quem o fizesse. Aqui nasce a especulação financeira, a base de um mercado de valores mobiliários, o vislumbre de grandes lucros caso o negócio fosse finalizado com sucesso, mas sempre à sombra das perdas caso não fosse.

Nesse novo interesse do jovem Irineu, como demonstra o filme, adquiriu de seu patrão, que não passava por bom momento financeiro, uma grande quantidade de ações do Real Banco do Brasil, fundado em 1808 por Dom João VI, e que na época estava praticamente descapitalizado em decorrência das retiradas do monarca e seu retorno às terras portuguesas. Esse saque levou ao pânico geral dos acionistas e, por conseguinte, à baixa liquidez dos ativos emitidos pelo banco, sendo capaz até mesmo de um rapaz adquiri-los ao preço certo na esperança de uma futura liquidação (BUESCU, 2011).

O fim do banco não tardou, ocorrendo em 1829, o que, não de todo mal, serviu de experiência para futuras atividades bancárias no país - inclusive do próprio Mauá. Nesse momento, o longa nos mostra o primeiro encontro do jovem Irineu com o Visconde de Feitosa, antagonista, por assim dizer; homem que de início nutre um interesse pelo garoto e seu tino para a atividade econômica, elogiando seu entusiasmo no crescimento nacional e aconselhando-o a comprar uma fazenda e se estabelecer como um bom senhor de terras com o valor da liquidação dos ativos.

É cabível maior atenção ao encontro, afinal, como toda obra cinematográfica, o enredo precisa cumprir certos funcionalismos técnicos e não se encontram maiores registros históricos sobre o Visconde de Feitosa ou sua existência. A figura retratada, pelo que se supõe, é uma personificação do ideário da época, consubstanciando toda a elite fisiocrata e o lobismo do setor agrário que Mauá encontraria em seu futuro de lutas pelo desenvolvimento industrial e abolicionismo.

Como já dito, uma obra cinematográfica cumpre certos funcionalismos técnicos, “Mauá - o Imperador e o Rei” não foge a isso e retrata um conhecido padrão da jornada do herói onde podem ocorrer liberdades criativas no engrandecimento do enredo. O próprio dualismo com o setor agrário é um retrato disso, de fato visto como o grande vilão que impediu o desenvolvimento que o protagonista encabeça, mas que em uma validação histórica econômica é contestável.

O mundo começava a caminhar em direção à industrialização com a revolução do maquinismo, mas vencer anos de fisiocracia, da terra como fonte de toda a riqueza, principalmente no Brasil daquele tempo, era tarefa árdua. Em nossa história, a balança do setor agrário pendia aos extremos e, no momento retratado pelo longa, se encontrava razoavelmente superavitária. A revolução industrial que se desenrolou entre 1760 e 1840 exigiu grandes volumes de importação de matérias primas, principalmente o algodão, ao mesmo passo que outras *commodities* nunca deixaram de ter demanda, como o açúcar, e outros se encontravam em momento de ignição e popularização global, como o café. O homem médio da época diria que seria loucura mudar os rumos brasileiros com as exportações do setor primário para lançá-los nas tolas apostas da industrialização (PRADO JÚNIOR, 1981).

Mas, por sorte, grandes mudanças não são feitas por homens médios e Irineu via no desfalque do mercado interno apenas oportunidades, motivo pelo qual não escutou o visconde de Feitosa e reservou suas economias. Após o ocorrido, seu antigo patrão, barão de Ubá, foi a falência e, na liquidação das dívidas, Irineu conheceu seu mentor intelectual, futuro

empregador, sócio e amigo, o inglês Ricardo Carruthers, que nas boas palavras de Mauá era retratado como “um dos melhores tipos da humanidade, [...] que se distinguia pela inteira probidade, da velha escola da moralidade positiva, depois de provas suficientes da minha parte em seu serviço, escolheu-me para sócio-gerente da sua casa” (MAUÁ, 2011, p. 29).

Passando da casa portuguesa para a inglesa, Irineu também deixou seu pensamento meramente comercial, ainda que desempenhasse tal função, para adquirir um empreendedor. A Carruthers & Co. lidava com muito mais do que já fizera como caixeiro comprando e vendendo produtos, era uma empresa que também fornecia empréstimos e avaliava negócios, ou seja, analisar a viabilidade de uma empreitada era um grande diferencial e acompanhar esses processos deram a Mauá um olho apurado para oportunidades. Seu trabalho e estudo na Carruthers prolongaram-se por longos quinze anos antes que sua propensão para os negócios e os notáveis feitos naquela praça comercial lhe ascendesse, aos 24 anos, à sócio-gerente (MAUÁ, 2011).

Sua administração se estendeu por dez anos, quando em 1846, em excelente momento financeiro, Irineu resolve liquidar o empreendimento e justifica que:

[...] bastaram vinte anos de atividade sem repouso – além do preciso para recuperar a perda de forças que o lidar contínuo, acompanhado da necessária meditação, opera no organismo que suporta a pressão dessas lides – para assegurar-me uma renda superior a 50 contos anualmente, se fora o capital empregado em títulos mais bem garantidos que nosso país possui, ao liquidarem-se as transações de um forte comércio de importação e exportação, de cujo movimento me fiz o centro, além do quinhão proporcional que a outros sócios tocara em partilhas (MAUÁ, 2011, p. 34).

O grande motivo que fizera Irineu deixar definitivamente o comércio e liquidar a Carruthers residia na própria relação inglesa, como já apontado anteriormente, a participação inglesa na economia nacional era enorme, tanto que a coroa britânica se tornou sua primeira credora numa dívida externa no pós independência.

A tomada creditícia também decorria do esvaziamento do erário graças aos benefícios alfandegários concedidos no tratado de comércio de 1810, entretanto, não é válido jogar toda a responsabilidade sobre as concessões, pois manter a corte exigia muito do tesouro nacional e os empréstimos concedidos, ainda que com juros baixos, eram somente utilizados para tapar déficits nas contas e não para fomento econômico (BUESCU, 2011).

As cláusulas de reciprocidade do tratado internacional também eram indistintas, onde muitos comerciantes do país europeu adentraram o território nacional e instalaram casas comerciais tal qual a Carruthers & Co. sem que houvesse uma contraprestação igualitária em território inglês que já era desenvolvido e extremamente competitivo. Foram estimadas entre

150 a 200 firmas estrangeiras no Rio de Janeiro já em 1808, primórdios da abertura dos portos (PANTALEÃO, 1965).

Esse panorama só mudou a partir de 1844 com a caducidade do tratado internacional com a Inglaterra e o início de uma série de protecionismo que tinham como fim o fomento do mercado interno. Essas mudanças criaram o ambiente necessário para que Irineu pudesse empreender como havia desejado na viagem que fizera à Inglaterra anos antes da liquidação da casa de comércio inglesa. Ao visitar o antigo empregador e amigo na cidade de Brisol, teve um longo fascínio pela indústria de fundição de ferro, decidindo que era aquilo que queria para seus negócios e para o Brasil, deixando definitivamente a mercancia e se atirando na precária indústria nacional (BUESCU, 2011).

4 O PROTECIONISMO QUE IMPULSIONA A INDÚSTRIA

Muitas mudanças estavam para ocorrer da metade para o fim do segundo reinado na conjuntura legal e econômica do Império. Os anos de estreitamento com a coroa britânica fez insurgir várias revoltas por todo território, não sendo bem-vistas as concessões dadas aos britânicos que muitas vezes eram mais benéficas que aquelas destinadas ao mercado interno. Aqui cabe certa abertura para discutir um ponto bem controvertido na história de Mauá: sua indisposição com o imperador Dom Pedro II.

O filme retrata alguns muitos encontros e uma relação que, embora não diretamente combativa, parecia guardar ressentimentos. Um dos grandes contos da história é sobre a influência de Irineu com a revolução dos farrapos, movimento separatista das terras do atual Rio Grande do Sul que contestava a taxa abjeta em sua produção e nas concessões aos ingleses. Talvez o real motivo que poderia ter gerado o atrito entre o monarca e o comerciante, mais do que intrigas palacianas e acontecimentos simbólicos, Dom Pedro II era um homem nacionalista e quaisquer pessoas ligadas, ainda que de forma distante, aos movimentos revolucionários carecia de atenção redobrada.

Pelo avaliar dos registros históricos, a relação familiar de Irineu com os revoltosos e sua ajuda nos mantimentos não representou nada mais do que benevolência para com o povo de sua terra natal. Todos os fatos não se voltavam “contra Irineu, mas a seu favor: – ter aconselhado aos rebeldes a deposição das armas, como fez também Teófilo Ottoni. Ninguém dirá que essa atitude o pudesse tornar suspeito aos olhos imperiais”. (MAUÁ, 2011, p. 41).

Motivos que demonstram a relação dúbia do homem com o imperador, ora pacífica, ora não, repousam até nas concessões de empréstimos do tesouro real para seus empreendimentos após as duas notáveis mudanças internas no Estado: a) proibição do tráfico negreiro; e a b) criação da tarifa Alves Branco.

No que tange o primeiro aspecto de mudança, após a independência, mediante a crescente produção intelectual e o maior contato com a população britânica que extinguiu a exploração negra em 1833, passou a escravidão a ser vista com como amoral mesmo na ala mais conservadora da nação (MARCOS, 2014). O próprio Visconde de Feitosa, latifundiário defensor da classe e personificação do atraso no longa, concorda com Irineu e seus argumentos sobre a imoralidade da utilização da mão-de-obra escrava. Ainda assim, não se via razoabilidade nos debates do período, pois ao mesmo passo que “se critica a escravidão, sustenta-se energicamente sua manutenção; reconhecem-se seus males, mas raros ousam ainda combatê-la francamente e propor medidas efetivas e concretas para sua extinção” (PRADO JÚNIOR, 1981, p. 104).

No que diz respeito ao abolicionismo de Irineu, por mais uma vez o filme toma certas liberdades na construção da persona. Mesmo sendo contrário em seu íntimo e tendendo a reprovabilidade da conduta, tinha na abolição o pensamento mercadológico inglês, que seria uma saída procedimental para o mercado interno que necessitava de mão de obra especializada e motivada. Expressava que na ausência dos negros:

[...] o meio único que parece existir para o fim que se tem em vista é a importação de braços assalariados por contratos de locação de serviços, procedendo-se desde já à decretação de medidas eficazes que regulem os direitos de ambas as partes. Ide buscar esses serviços a qualquer país da Europa, se for possível obtê-los a preços que a nossa lavoura pode pagar sem arruinar-se, se isso não for possível, ide-os buscar aonde puderem ser encontrados; trata-se de uma medida temporária, porém de vida ou de morte. E o Estado, que foi negligente, é quem tem obrigação de prover no começo a essa necessidade indeclinável; mais tarde o interesse particular o fará (MAUÁ, 2011, p. 207).

Esses embates de visão nas câmaras e tribunais fizeram com que o empreendedor fosse sempre mal visto pelos exportadores agrícolas, esses que se tornaram cada vez mais influentes após a independência e que por muitos esforços foram superados em decisões políticas. A primeira tentativa de proibição do tráfico negreiro ocorreu em 1831, mas a medida mais concreta só veio com a Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, também conhecida como Lei Eusébio de Queiroz e ditava em seu art. 1:

As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas, ancoradouros, ou mares territoriaes do Brasil, tendo a seu bordo escravos, cuja importação he prohibida pela Lei de sete de Novembro de

mil oitocentos trinta e hum, ou havendo-os desembarcado, serão apreendidas pelas Autoridades, ou pelos Navios de guerra brasileiros, e consideradas importadoras de escravos. Aquellas que não tiverem escravos a bordo, nem os houverem proximamente desembarcado, porém que se encontrarem com os signaes de se empregarem no trafico de escravos, serão igualmente apreendidas, e consideradas em tentativa de importação de escravos (BRASIL, 1850) (sic)^[5]

Com o fim do tráfico de escravos, ainda que tenha se intensificado na iminência da proibição, liquidou-se uma fonte de mão-de-obra que dificultava qualquer possibilidade de concorrência no mercado e que, apesar de não ter sido abolida, diminuiu a taxa de crescimento vegetativo tanto pela preferência dos traficantes pela maior aquisição de homens negros do que mulheres quanto pelas futuras leis que libertavam as crianças nascidas na nação. De qualquer forma foi necessário buscar trabalhadores assalariados e facilitar a imigração, ou prejudicar-se a crescente onda do café, assim, “preparavam-se as bases para nova solução ao problema da mão-de-obra” (BUESCU, 2011, p.94).

A outra medida que possibilitou maiores empreendimentos na nação ocorreu com o Decreto n. 376 de 12 de agosto de 1844, o regulamento para execução da tarifa das alfândegas do Império do Brasil, ou, tarifa Alves Branco. O novo regulamento tributário objetivava desenvolver a indústria nacional que até a data era predominantemente artesã, tendo maior relevância só na construção naval e que de toda forma ainda não poderia ser considerada expressiva. O plano de taxaçaõ era detalhado, fazia distinções de insumos, diferenciando alíquotas a depender do destino do produto, sempre variando na taxaçaõ externa de 20% a 60%^[6].

Outro aspecto que também necessita de atenção, mesmo não vinculado aos dois elencados, mas que também representa certo protecionismo, é a própria criação do Código Comercial em 1850. Com o movimento de institucionalização do Código Civil napoleônico de 1807, a codificação se tornou objeto de desejo que qualquer estrutura jurídica fundada na tradição romana, ainda aqueles, como Portugal e o Brasil Império, que detinham uma legislação esparsa.

Tendo participação ativa de Mauá na comissão e depois de passados três meses de trabalho árduo, fora promulgada a Lei n. 556 de 25 de junho de 1850^[7], o Código Comercial do Império, baseado nos usos e costumes das praças, nas decisões e precedentes advindos da Real Junta de Comércio e da legislação alienígena no que coubesse; principalmente francesa (MARCOS, 2014).

O código era condizente com a época, porém, rapidamente tendeu à obsolescência. O grande problema que muitos ordenamentos enfrentam com o processo de codificação é o engessamento do direito, como salienta Fábio Ulhoa Coelho sobre sua estrutura:

A delimitação do campo de incidência do Código Comercial era feita, no sistema francês, pela teoria dos atos de comércio. Sempre que alguém explorava atividade econômica que o direito considera ato de comércio (mercancia), submetia-se às obrigações do Código Comercial (a obrigação de escriturar seu movimento econômico, por exemplo) e passava a usufruir da proteção por ele liberada (utilização da escritura mercantil como prova em processos judiciais) (COELHO, 2016, p. 12).

O código tinha uma razão objetivista e ainda que previsto para ser posteriormente complementado por lei com os atos de comércio previstos, decretos números 737^[8] e 738^[9] de 1850, o ordenamento dificilmente regulava grande parte das questões atinentes à atuação na prática (TOMAZETTE, 2017). Mas serviu para efetivar várias garantias e sedimentar o direito interno, já que sofriam os comerciantes por certas práticas inglesas ainda bem presentes, garantindo agora práticas contratuais, administração da justiça, coeficiente de juros, questões de penhora, títulos de crédito e muitas outras aplicabilidades uniformes. Nosso código comercial era tão prolixo em certos pontos como inovador em outros, restando vigente ainda hoje no que tange ao direito comercial marítimo.

5 ERA MAUÁ E AS RAÍZES DO EMPREENDEDORISMO

Nos anos que sucederam a liquidação da Carruthers & Co. e, principalmente, após a tarifa Alves Branco, Irineu, apoiado nos proveitos econômicos provenientes de sua atuação no comércio e se valendo da tomada de crédito nacional e internacional, encabeça vários empreendimentos nos mais amplos setores do mercado nacional.

A primeira grande empreitada fora pensada já em sua viagem à Inglaterra, quando estudou a fundição de ferro e a gama de produtos provenientes daquela única atividade. Dessa viagem nasceu o Estaleiro da Companhia “Ponta da Areia”, uma casa de fundição que se instalou em Niterói e contou com empréstimo inicial do tesouro real para preparação da estrutura industrial. Como bem retrata o filme, ao adquirir o estabelecimento, também leva os escravos que ali se atrelaram, mas mantendo suas convicções, não os nega um salário e a chance da compra de sua alforria.

Ponta da Areia recebeu várias concessões públicas para fabricar produtos que serviriam à cidade, como largos encanamentos para captação das águas do rio Maracanã e o gás

encanado, produzido também por Mauá. Provia ainda uma leva de lampiões de iluminação, postes, pontes de ferro e um total de 72 navios durante sua vida útil (MAUÁ, 2011). Irineu tinha grandes aspirações com as tubulações e o encanamento de toda a cidade do Rio de Janeiro, mas o destino de Ponta da Areia não correspondeu.

No ano de 1857 sofreu incêndio que danificou muitos equipamentos da fundição, mas com muito custo, conseguiu reerguer o estabelecimento que, ainda assim, para sua operacionalização, necessitava de reiterados empréstimos. A contragosto, após vinte anos de funcionamento produtivo, não restou alternativa que não passar o negócio adiante (MAUÁ, 2011).

Diferente do destino que levou o estaleiro, o empreendimento de energia trouxe prodigiosos retornos ao futuro Visconde de Mauá, não só financeiro, mas também humano. O filme de forma bastante expositiva demonstra como Irineu se ligava intimamente com a capital do império, conhecendo seus problemas e suas necessidades. Levou sua esposa, Maria Joaquina de Sousa Machado, até umas das vielas que percorria enquanto moço e a fez iluminar sob graças e festa, que coincidentemente aconteceu no aniversário da Constituição de 1824.

Esse seu empenho acarretou grande melhora da qualidade de vida do Rio de Janeiro e economia aos cofres públicos, pois o contrato firmado em 11 de março de 1851, contratado por Eusébio de Queiroz para fornecimento da iluminação a gás e substituição dos antigos postes de iluminação a óleo, saía consideravelmente mais barato que qualquer outra proposta apresentada naquela tomada de preços. Irineu ampliou em 200 milhas os encanamentos, tendo ajuda de capital inglês, reduziu em muito sua porcentagem e vantagens iniciais para oferecer o melhor e mais justo serviço ao império (MAUÁ, 2011).

Pioneiro também foi Irineu nos transportes ao ver a necessidade dos produtores nacionais em escoar a produção, muitas vezes feita na tração animal em estradas precárias. As iniciativas nas malhas férreas enfim lhe angariou um título nobiliárquico: Barão de Mauá. Mas, os antecedentes da criação da primeira linha férrea não eram favoráveis, sempre capengando na disposição de terras ou no levantamento dos grandes valores necessários para aquele empreendimento.

No dia de 26 de julho de 1852, o poder legislativo dava conhecimento do Decreto 641 que dispunha de várias prerrogativas para empresas ou conglomerados empresariais que se dispusessem a tornar realidade aquele empreendimento que ligaria São Paulo à Minas Gerais. Entre muitas disposições, havia: i) concessões para desapropriação de terrenos particulares do caminho e das margens; ii) 5% de juros sobre o capital empregado; iii) prestação de matérias

primas e outros insumos constantes nas terras da coroa; iv) privilégio territorial e impedimento de outro malha em mesma direção.^[10]

Antes mesmo da publicação de tais incentivos, Irineu já articula com a província do Rio uma linha que teria início em Porto de Estrela (atual Porto Mauá), passando Inhomirim até a estação de Fragoso. Os trabalhos se iniciaram em 29 de agosto de 1852, convidando o próprio imperador para um ato simbólico, onde D. Pedro II, com uma bela pá de prata de cabo de jacarandá e um carrinho de mão, abriu o primeiro corte na terra. Fato conhecido que esse ato teria gerado outro mal-estar entre os dois, uma vez que o trabalho braçal ainda era visto como coisa de escravo para a elite da época, mas na mente do agora Barão de Mauá era o símbolo impulsionador de qualquer mudança.

No ato da inauguração, mais uma vez foi convidado o monarca para comparecer e estreitar a primeira viagem de locomotiva. É relatado que o barão:

desdobra aos olhos do Imperador o panorama grandioso do novo meio de transporte, como a antecipação de sistema arterial de circulação de riquezas, subindo a serra, ganhando os planaltos mediterrâneos, vencendo montes e planícies, para atingir, no futuro, lá bem longe, no coração do Brasil, o vale do rio das Velhas! A visão do sonho audaz deveria certamente atemorizar o temperamento do Monarca austero e esquivo, amigo do seu canto petropolitano, junto aos clássicos e às belas-letas. Mauá, quase desde aí, passa a ser suspeitado, como indivíduo perigoso, com mania de grandezas (MAUÁ, 2011, p. 62).

Incontáveis foram os empreendimentos encabeçados pelo Barão, fundando instituições bancárias no Brasil e em outros países, sedimentando a indústria de base, estendendo cada vez mais a linha férrea nacional, bem como a pluvial, e até mesmo ligando o cabo telefônico intamarinho do Brasil com a Europa, permitindo a comunicação entre os dois polos do mundo e ganhando, nessa ocasião, o título de Visconde.

Mesmo que irrelevante perante seu histórico de conquistas, os exorbitantes empreendimentos de Mauá e muitos problemas ocasionais o levaram à falência. Como aprendera em sua vida comercial, o segredo era diversificar, mas ainda que louvável, há críticas quanto ao desejo de tomar toda a indústria em suas mãos.

Sua multiplicidade de preocupações abrangia empreendimentos que, em certas ocasiões, transcendiam o âmbito estritamente privado para se enredar nas intrincadas burocracias estatais. No entanto, o Estado, muitas vezes, impunha obstáculos adicionais devido a um pensamento antagônico à cultura agrária e à classe política vigente na época. Essa dinâmica conduzia inevitavelmente a um desfecho desfavorável, um fim que, sem dúvida, não exime os

atores políticos e econômicos nacionais que, em determinados momentos, moldaram o destino do homem. Como alertado pelo protagonista ao Imperador no desfecho do longa-metragem, destaca-se que foram poucos aqueles que avaliaram devidamente seus efeitos e ações em prol do Brasil.

Senhor de grande respeito, sabia que se tudo lhe fosse tomado, só restaria o seu bom nome. Nesses pensamentos se lançou, operando ainda que na falência, como a sua “eficiência contínua – não tem outro pensamento, senão pagar os credores, guardando apenas, para os 7 palmos de terra, o nome honrado, que tanto custara a adquirir, em mais de 50 anos de labor incessante” (MAUÁ, 2011, p. 93).

Sua fibra e visão do progresso foram a fagulha de uma mudança que tarda a acontecer até os dias de hoje, o tino de que é possível conciliar os interesses na construção de uma sociedade e uma economia plural. Como aponta Celso Furtado:

Em nossa história, aparecem muitas figuras de idealistas, mas apenas um dentre eles intuiu, desde meados do século XIX, que a chave para a modernização do Brasil estava na industrialização. Essa é a singularidade de Mauá, que tentou antecipar de um século nossa inserção na modernidade. Ao rejeitarem sua liderança, os que mandavam no Brasil condenaram-nos ao subdesenvolvimento (FURTADO, 1984, p. 65).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo se propôs, através da produção cinematográfica de Sérgio Rezende, “Mauá - O imperador e o rei”, fazer uma análise da evolução social, econômica e legal que o Brasil vivenciou durante a segunda metade do século XIX. O paralelo feito com o empreendedorismo de Mauá só reafirma que o homem, em suas relações de consumo, realiza ou propulsiona mudanças atemporais. Nosso processo de independência e a estruturação de uma efetiva sociedade, que não mera colônia espoliadora, parece distante e de pouca importância no tempo em que vivemos, mas seus primeiros passos foram dados ontem em parâmetros históricos e hoje ainda sentimos seus efeitos diretamente.

A escolha da figura de Mauá, após observada toda a discussão, é de incontestável relevância, afinal, sua vida perpassa os mais variados ambientes e situações que um objeto de investigação historiográfico poderia oferecer. Além disso, já em seu tempo, demonstrou antever os rumos econômicos que tomariam o Brasil após o golpe republicano, marcando em sua biografia os primórdios de um pensamento empreendedor que só se aflora uma centena de anos depois de suas falhas tentativas de mudança.

No âmbito do desenvolvimento do ordenamento jurídico brasileiro, considerando a relevância do tema em conexão com a trajetória de Mauá, é possível constatar uma evolução gradual de instrumentos normativos que substancialmente impulsionaram o desenvolvimento nacional, desempenhando, em muitos casos, um papel fundamental na promoção do progresso ou sendo diretamente impactados por ele. A referida análise evidencia as bases do sistema jurídico atual e proporciona uma visão abrangente dos diversos fatores que o constituíram.

Possível notar também que se guiou nas convicções de que não só os agentes tradicionais do mercado poderiam ditar os rumos de um país, principalmente pela conservação de uma estrutura desigual e exploratória, que não permitia o acúmulo de renda horizontal e o maior fomento dos investimentos internos. A herança deixada por Mauá não influi só na criação da persona do homem de negócios, mas também se estende aos atos de sua vida política, militando pelas necessidades legislativas e econômicas que necessitamos, antes mesmo de sabermos que eram necessárias.

Nossa cultura de buscar oportunidades nos cenários mais adversos também retrata o pioneirismo de Irineu, deixando a vida de menino pobre, em um contexto em que a precariedade era generalizada, para se tornar um dos homens mais influentes do império. Ainda que com todo o dispêndio de energia e tempo que os agentes políticos empregaram na manutenção do *status quo*, mesmo que sobrevivendo a falência no fim de sua vida, os ensinamentos que Irineu Evangelista de Sousa deixou não são de derrotismo ou muito menos de inconformismo com todos os entraves, mas sim de que o pensamento empreendedor é muito mais do que ver oportunidade onde todos encontram dificuldade, é saber também contornar todos os empecilhos na sua concretização.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, P. H. B. **As tarifas Alves Branco: entre o protecionismo e a preocupação fiscal.** Em Tempo de Histórias, n. 24, 30 agosto de 2014. Disponível em <<https://periodicos.unb.br/index.php/emtempos/article/view/14826>> Acessado em 11/01/2021.
- BUESCU, Mircea. **História econômica do Brasil.** Salvador: Centro de Documentação do Pensamento Brasileiro. 2011. Disponível em: <http://cdpb.org.br/antigo/mircea_buescu.pdf> Acesso em: 13 de janeiro de 2021.
- COELHO, Fábio Ulhoa. **Manual de direito comercial: direito de empresa** - 28. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.
- DOLABELA, Fernando. **Pedagogia empreendedora.** São Paulo: Editora Cultura, 2003.

FORGIONI, Paula Andrea. **A evolução do direito comercial brasileiro: da mercancia ao mercado**. - 4. ed. rev. e atual. - São Paulo: Thomsom Reuters Brasil, 2019.

MARCOS, Rui de Figueiredo. **História do direito brasileiro** – 1 ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2014.

MAUÁ, Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de. **Autobiografia / Visconde de Mauá** ; prefácio e anotações de Cláudio Ganns. – Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2011. Disponível em <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/562751/000970224_Autobiografia_Visconde_Maua.pdf> Acessado em 14/01/2021.

PANTALEÃO, Olga. **A presença inglesa**. in Sérgio Buarque de Holanda (coord.). História Geral da Civilização Brasileira, tomo II, O Brasil monárquico, 1º volume, O Processo de Emancipação - 2. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962, pp. 64-99.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil** - 26 ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

SCHUMPETER, Joseph. **O fenômeno fundamental do desenvolvimento econômico**. In *A Teoria do Desenvolvimento Econômico*. Rio de Janeiro: Nova Cultural, 1985.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil**. Lisboa: Verbo, 1994.

TOMAZETTE, Marlon. **Curso de direito empresarial: teoria geral e direito societário, v. 1**. – 8. ed. rev. e atual. – São Paulo: Atlas, 2017.

[¹] BRASIL. Carta Régia de 28 de janeiro de 1808. Abre os portos do Brazil ao commercio directo estrangeiro com excepção dos generos estancados, 1808. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/anterioresa1824/cartaregia-35757-28-janeiro-1808-539177-publicacaooriginal-37144-pe.html> Acessado em 17/01/2021.

[²] BRASIL. Alvará de 28 de abril de 1809. Isenta de direitos ás materias primaz do uso das fabricas e concede ontros favores aos fabricantes e da navegação Nacional, 1809. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/alvara/anterioresa1824/alvara-40051-28-abril-1809-571629-publicacaooriginal-94774-pe.html>> Acessado em 17/01/2021.

[³] BRASIL. Alvará de, 23 de agosto de 1808. Crêa o Tribunal da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação, 1808. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/alvara/anterioresa1824/alvara-40225-23-agosto-1808-572289-publicacaooriginal-95398-pe.html>> Acessado em 17/01/2021.

[⁴] BRASIL. Tratado Internacional, de 10 de fevereiro de 1810. Tratado de amizade, commercio e navegação entre sua alteza real principe regente de Portugal e sua magestade britannica, 1810. Disponível em <https://digital.bbm.usp.br/bitstream/bbm/7405/1/45000010280_Output.o.pdf> Acessado em: 11/01/2021.

[⁵] BRASIL. Lei n. 581, de 4 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do trafico de africanos neste imperio, 1850. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim581.htm> Acessado em: 14/01/2021.

[⁶] BRASIL. Decreto n. 376, de 12 de agosto de 1844. Manda executar o Regulamento e Tarifa para as Alfandegas do Imperio, 1844. Disponível em

<<https://legis.senado.leg.br/norma/387319/publicacao/15741473#:~:text=maneira%20abaixo%20declarada.-,Art.,em%20rolo%2C%20ou%20em%20folha>> Acessado em: 09/01/2021.

[7] BRASIL. Lei n. 556, de 25 de junho de 1850. Código Comercial, 1850. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim556.htm> Acessado em: 11/01/2021.

[8] BRASIL. Decreto n. 737, de 25 de novembro de 1850. Determina a ordem do juízo no processo commercial, 1850. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dim/DIM0737.htm> Acessado em: 11/01/2021.

[9] BRASIL. Decreto n. 738, de 25 de novembro de 1850. Dá o regulamento aos tribunais do commercio, e para o processo das quebras, 1850. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dim/DIM0738.htm#:~:text=D%C3%A1%20o%20Regulamento%20aos%20Tribunaes,para%20o%20processo%20das%20quebras> Acessado em: 11/01/2021.

[10] BRASIL. Decreto n. 641, de 26 de junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem, 1852. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/DPL641-1852.htm> Acessado em: 13/01/2021.