

## Os Röhe e a fabricação de carros de transporte: o estudo de caso de uma família alemã na capital do Império (1831 – c.1885)

MARCUS VINICIUS KELLI\*

### *Resumo*

O presente artigo tem por objetivo analisar as transformações econômicas ocorridas na cidade do Rio de Janeiro entre as décadas de 1830 e 1880. A partir da chegada da família Röhe, imigrantes oriundos de Altona, distrito de Hamburgo, especialistas na confecção de veículos como as *segés* e os *tilburis*, buscaremos compreender como duas gerações de uma mesma família responderam às transformações econômicas vivenciadas no período. Por intermédio das estratégias matrimoniais, diversificação das atividades econômicas, especulação imobiliária e da sociedade com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro, agente responsável pela ruptura da tradição de empresa familiar, reconstruiremos as atividades socioeconômicas dos integrantes da família Röhe.

**Palavras-chave:** Rio de Janeiro; História da Empresa; Século XIX; Família Alemã (Röhe); Banco; Matrimônio; Transporte.

This article aims to analyze the economic transformations that occurred in the city of Rio de Janeiro between the 1830s and 1880s. From the arrival of the Röhe family, immigrants from Altona in the district of Hamburg, Germany, specialists in the manufacture of vehicles such as carriages and tilburis, this article will seek to understand how two generations of one family responded to economic changes experienced in the period. Through marriage strategies, diversification of economic activities, land speculation and society with the Industrial and Commercial Bank of Rio de Janeiro, being the agent responsible for breaking the tradition of family business, this article will rebuild the socioeconomic activities of the members of the Röhe family.

**Keywords:** Rio de Janeiro; Business History; 19th Century; German family (Röhe); Bank; Marriage; Transportation.

---

\* Este artigo é o resumo da dissertação defendida em 2011 no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense, sob a orientação do Professor Doutor Luiz Carlos Soares, intitulada *Uma família em dois momentos: os Röhe e as transformações econômicas no Rio de Janeiro (1831-1885)*.

## ***Introdução***

No dia 12 de novembro de 1830, Johann Ludolph Wilhelm Röhe, nascido em Altona, distrito de Hamburgo, desembarcou na cidade do Rio de Janeiro. Na bagagem, entre outras coisas, trazia a experiência de ferreiro e de construtor de viaturas. Pouco mais de três anos depois, em 24 de junho de 1834, chegava à capital imperial o seu irmão, Anton Heinrich Ludolph Röhe, especialista no ofício de correio.

O deslocamento desta família, voltada para a fabricação de veículos de transportes pessoais, não foi fortuito, uma obra do acaso. Por trás destas duas viagens existiu um cálculo, uma racionalidade construída por intermédio das informações que circulavam pelos principais pontos comerciais como, por exemplo, Altona, região próxima ao porto de Hamburgo<sup>1</sup>. Buscaremos assim, por intermédio de uma história da empresa, reconstruir as estratégias e as trajetórias socioeconômicas da família Röhe entre as décadas de 1830 e 1880.

## ***Rio de Janeiro, um espaço em expansão***

Entre 1763 e 1822, o Brasil vivenciou uma série de transformações e grande parte delas afetou diretamente o Rio de Janeiro. O ouro das regiões de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso impulsionou não apenas a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro, como também incrementou a economia da cidade. A chegada da família real, a abertura dos portos e, por fim, a independência do Brasil, transformaram o cotidiano carioca. Nobres, comerciantes, militares, religiosos, libertos, escravos e homens livres pobres contribuíram não apenas para criar um ambiente rico e conflituoso em termos sociais, mas também colaboraram para o desenvolvimento de uma série de atividades econômicas voltadas para o funcionamento da capital imperial.

Talvez este dinamismo tenha chegado aos ouvidos da família Röhe por intermédio do porto de Hamburgo, grande centro de redistribuição dos produtos brasileiros para a Europa do norte. Entre os anos de 1796 e 1831, Portugal reexportou para Hamburgo uma série de produtos brasileiros. Pelo levantamento feito por Adelir Weber, a pauta de comercialização era configurada por 15 produtos, dentre os quais açúcar (branco e mascavo), tabaco, couros secos, algodão, cacau e café, por exemplo, computavam aproximadamente 99,6% do volume total negociado (WEBER, 2008: p. 615).

---

<sup>1</sup> Para maiores detalhes sobre a localização geográfica ver <[http://www.reeperbahn.org.uk/foto\\_hamburg/hamburg-1800-map\\_big.jpg](http://www.reeperbahn.org.uk/foto_hamburg/hamburg-1800-map_big.jpg)>. Acesso em 20 nov. 2012.

O deslocamento de produtos e de indivíduos entre Hamburgo e o Império do Brasil era tanto que, em 1818, para coroar esta profícua relação comercial, o senhor Caspar Friedrich Stuhlmann foi nomeado cônsul hamburguês na cidade do Rio de Janeiro (KELLENBENZ, 1968: p. 436). Esse dinamismo econômico proporcionou um cenário de expansão, uma necessidade crescente de investimentos em uma série de setores ligados ao comércio de exportação e importação. Graças a isto, surgiam inúmeras oportunidades para aqueles que possuíam algum tipo de especialização ou recursos financeiros acumulados. Com o *know-how* acumulado na Europa, os irmãos Röhe conseguiram aproveitar muito bem o período de desenvolvimento urbano e econômico pelo qual a cidade do Rio de Janeiro estava passando.

### ***Uma família empreendedora – negócios pela cidade do Rio de Janeiro***

Um dos melhores relatos sobre a participação da família Röhe em suas atividades econômicas é dada por Adolfo Morales de Los Rios Filho, no livro *O Rio de Janeiro imperial*. No capítulo intitulado *Trabalho*, há informações interessantíssimas sobre os Röhe, constatamos sua contribuição para questões voltadas à inovação e à difusão de novas técnicas. Segundo o autor,

As fábricas de carruagens tinham a sua importância. **A primeira grande oficina desse gênero aqui montada – em 1833 – foi a de João Ludolfo Guilherme Röhe, natural de Altona. Sabedor de que as carruagens do Brasil eram importadas da Europa, ele para aqui veio com o firme propósito de fundar a indústria de carruagens.** E o consegue, pois trouxe material, máquinas aperfeiçoadas e **ideias novas. A fábrica Röhe, instalada à rua de São Pedro, tornou-se popularíssima** pelos tipos de carruagens que criou, de acordo com o meio brasileiro (...) **Dinâmico ao extremo, Röhe não vacilou em trazer mais de 600 operários da Alemanha. Por tudo isso seu estabelecimento chegou a ser modelar. Constituiu, mesmo, uma escola de hábeis artífices, que se espalharam pelo Brasil e pela Argentina.** (...) **Em 1850, havia seis grandes fábricas; quatro pertencentes a alemães: Röhe & Irmãos (nas ruas de São Leopoldo e Nova do Conde), João Guilherme Suckow (...), Frederico Strümpener (...); e duas de propriedades de franceses: Jacques Bourbousson (...) e Francisco Bolleydier (...)**(MORALES de LOS RIOS FILHO, 2000: p. 300).<sup>2</sup>

Ao que tudo indica, os Röhe estavam muito bem informados sobre a situação econômica vivenciada pelo Império. Graças à proximidade com o porto de Hamburgo, espaço privilegiado para a circulação das informações, foi possível saber de carências estruturais como, por exemplo, a precariedade das oficinas como também, a carência de mão de obra especializada para este ofício.

---

<sup>2</sup>Grifo nosso. João Ludolfo Guilherme Röhe é a tradução para Johann Ludolph Wilhelm Röhe.

Este cenário, ao que parece, não passou despercebido por Johann Ludolph Wilhelm Röhe. Em 1858, o mesmo publicou em uma tipografia de Hamburgo o texto intitulado *Verdade à respeito da realização da colonização no Brasil*. Em meio à escassez de braços para a agricultura, Johann defendeu arduamente a vinda de mão de obra europeia, em especial a de origem germânica. Segundo o próprio,

(...) Para atingir este fim é necessario chamar principalmente Colonos de classes convenientes. Toda a questão de colonização se comprometterá, se não houver muito cuidado na escolha dos primeiros Colonos (...) A concorrência é certamente uma alavanca importantissima e util em todos os negocios, mas ella não pode ser applicada com utilidade á emigração.

Lançando os olhos para os paizes d'onde o Brazil poderá obter Colonos uteis, só vemos a Allemanha. Os Francezes, os Espanhóes (á excepção des Bosques) os Italianos, e todas as Nações de raça latina não s'expatrião (sic) se não na ultima extrimidade<sup>3</sup>

Se Johann Röhe era favorável ao liberalismo econômico, subentendido aqui pela palavra concorrência, no campo das relações do trabalho sua postura era oposta. Em vez de apoiar a vinda de imigrantes de diversas regiões da Europa, Johann acreditava piamente em uma suposta superioridade germânica. Segundo Röhe, seria graças a traços como o “caracter docil”, “[a] sobriedade e [a] perseverança”<sup>4</sup> que o sucesso poderia ser alcançado.

Não é o objetivo deste trabalho discutir a questão da imigração ao longo da segunda metade do século XIX e as suas implicações. Contudo, algumas questões surgem a partir da publicação de *Verdade*. Curiosamente, um ano antes de sua publicação, em 1857, ocorreu na fazenda Ibicaba, pertencente ao Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, localizada na província de São Paulo, um levante, uma afronta por parte dos colonos aos maus tratos dispensados a eles (SZMRECSANYI; LAPA, 2002: p. 141).<sup>5</sup>

Além de atuar como um provável agente de imigração e de confeccionar carros com qualidade atestada, a família Röhe procurou diversificar os seus ganhos pela cidade do Rio de Janeiro. O produto escolhido foi o sabão, atividade econômica que fugia um pouco da tradição dos Röhe. Esta nova empreitada não foi das mais tranquilas. Em 1850, Johann L. W. Röhe procurou a justiça para cobrar de Antonio Daones<sup>6</sup>, também alemão, a quantia 1:476\$000 rs.

Para melhor ilustrarmos este e outros pontos, segue abaixo um trecho do processo. Segundo o escrivão,

---

<sup>3</sup> ROHE, Johann L.W. *Verdade à respeito da realização da colonização no Brasil*. Hamburgo, Typographia de JJ Nobling, 1858. Referência: 208,2,29 – IHGB, p.,4. Texto com ortografia original.

<sup>4</sup> Ibidem, p., 5.

<sup>5</sup> Sobre o assunto ler: HOLANDA, 1972.

<sup>6</sup> A grafia contida no documento e a má conservação do mesmo levam a crer que o sobrenome seja Daones.

(...) o autor JLW Rohe estabelecido com huma grande Fabrica de seges a rua de São Leopoldo Provara que [ilegível] o Reo Antonio Daones por Fabricante de sabaó conseguiu contrair com o Autor em junho de mil oitocentos trinta e oito [ilegível] sociedade verbal para [ilegível] prestação deste [ilegível] sendo o Autor sócio fornecedor de fundos, e o Reo Administrador, e com effeito estabelecerem-se a Fabrica social na Praia Formosa numero cento e treze (...)<sup>7</sup>

Podemos constatar, então, que Johann L. W. Röhe era o responsável pelo financiamento de tal empreendimento e nada mais, afinal, basta lembrarmos que as suas habilidades estavam voltadas para a fabricação de viaturas e não para a produção de sabão o que, por sua vez, demandava uma série de outros produtos e procedimentos para a sua confecção<sup>8</sup>. Além deste ponto, equipamentos como caldeira a vapor, resfriadores e um contingente mínimo de trabalhadores exigiam um controle específico em relação às tarefas e ao manuseio dos equipamentos (OLIVEIRA, 1987: p. 207-9). Ao que parece, Johann era um “peixe fora d’água”.

A tentativa de variar seus ganhos, ao que tudo indica, iniciou-se bem cedo. Se não há nenhum equívoco em relação às datas, sete anos após a sua chegada ao Rio de Janeiro, ou seja, já no ano de 1838, Johann L.W. Röhe buscava diversificar seus ganhos, como também o seu espaço de mobilidade pela cidade. A escolha do local levou em conta não apenas a sua disponibilidade para comportar uma estrutura mínima para o seu funcionamento, mas também a sua proximidade com o mercado consumidor, como as lavadeiras, por exemplo.<sup>9</sup>

Nesta *sociedade verbal*, Johann L.W. Röhe parece ter conhecido outro papel, uma posição bem distinta em relação à exercida na chácara da rua do Conde d’Eu nº 132. Aqui, como já dissemos, Johann atuou como financiador, alguém que observou uma boa oportunidade de ganhos e nada mais. Os problemas surgiram a partir do momento que Johann verificou a qualidade do sabão produzido pelo seu sócio. A má qualidade do produto e a imperícia para manusear a caldeira serviram como pretexto para a instauração do processo em análise. Pelo dizer do processo,

(...) Caldeira foi ao fogo sahió o sabaó de pessima qualidade por o Reo o não saber fabricar, e da segunda vez arrebentou a caldeira e derramou-se o sabão quaze todo

<sup>7</sup> Arquivo Nacional – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 3.

<sup>8</sup> Segundo Rômulo Garcia de Andrade, elementos como breu; carvão de pedra; sal; cal; soda; azeite de palma e gordura de sebo faziam parte da composição para o fabrico de sabão, elementos distintos da madeira, ferro e couro, componentes básicos para a fabricação dos veículos. Cf *Burocracia e economia na primeira metade do século XIX (a Junta do comércio e as atividades artesanais e manufatureiras na cidade do Rio de Janeiro: 1808-1850)*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Departamento de História, 1980, p., 135.

<sup>9</sup> Sobre a relação entre as lavadeiras e o espaço da cidade ler: DEBRET, 1972, tomo 1: p. 274. Há também uma iconografia sobre o assunto do mesmo autor em [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean\\_Baptiste\\_Debret\\_-\\_Lavadeiras\\_do\\_Rio\\_das\\_Laranjeiras,\\_1826\\_%28detalhe%29.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean_Baptiste_Debret_-_Lavadeiras_do_Rio_das_Laranjeiras,_1826_%28detalhe%29.jpg). Acesso em 26/12/2012.

[ilegível] má qualidade que o Reo abandonou completamente a Fabrica encarregando ao Autor [ilegível] o que o autor assim o fez produzindo [ilegível] duzentos mil reis [ilegível] (...) <sup>10</sup>

Infelizmente, existem algumas lacunas ao longo do trecho que impedem melhor compreensão do relato. Contudo, a passagem acima apresenta uma série de detalhes, além da cronologia, que só poderiam ter sido relatadas por Johann L. W. Röhe.

Se esta afirmação é condizente, estamos diante de um problema. Oito anos antes de estabelecerem sociedade, ou seja, em 1830, o réu Antonio Dames, talvez um equívoco de quem tenha redigido o documento, havia solicitado uma licença para uma fábrica de sabão <sup>11</sup>. Pois bem, erros acontecem, mas, não seria estranho alguém com certa experiência cometer tais deslizes?

Talvez Johann L.W. Röhe estivesse “jogando” com a fama adquirida ao longo dos anos <sup>12</sup>. É bem provável que Johann gozasse de prestígio na praça comercial do Rio de Janeiro. Essa vantagem nascia em função da marca Röhe, aqui entendida como sinônimo de inovação e qualidade em relação aos seus produtos. Para o escrivão, Johann L.W. Röhe era um “homem muito bem conceituado na Praça, verdadeiro [ilegível] **incapaz de alegar falsidades**” <sup>13</sup>.

Mesmo tendo certa vantagem, no dia 31 de outubro de 1848 a sentença final foi proferida a favor do réu:

(...) o negocio e liquidado sem intervenção do Reo prova ou que não houve sociedade propriamente tal ou que então elle [ilegível] da responsabilidade do Reo (...) resultado do Fabrico do sabão fosse devido a impericia do Reo, visto que se não procedeu como devia proceder em tempo a hum exame por Peritos: Portanto e pelo mais (?) dos Autos já julgando não [ilegível] intenção do Autor absolvo o Reo do pedido no Libello condemno o Autor nas custas (...) <sup>14</sup>

A tentativa de buscar novos ganhos implicava novos riscos. Se por um lado havia uma expectativa no que diz respeito aos ganhos, por outro lado havia o risco iminente das perdas. A inexperiência e o desconhecimento em relação ao processo de elaboração, estoque e distribuição do sabão podem ter pesado contra Johann L.W. Röhe.

---

<sup>10</sup> Arquivo Nacional – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 3v.

<sup>11</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro - Códice: 43.2.92 – Papéis sobre fábricas (Diretoria de Estatística e Arquivo – 2ª Seção) -Diversos, p., 15.

<sup>12</sup> Esta fama, segundo alguns autores, nascia mediante uma visão preconcebida do elemento europeu. Mesmo com as duas partes sendo de origem *alemã*, vistos como “agentes do progresso e da ordem”. CARNEIRO, 2004: p. 35.

<sup>13</sup> Arquivo Nacional – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 4. Grifo nosso.

<sup>14</sup> Arquivo Nacional – Juízo Municipal. Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762; Galeria A; Folha 25.

### ***A segunda geração dos Röhe***

O ciclo dos irmãos Johann e Anton Röhe estava sendo concluído trinta e cinco anos após a chegada do primeiro ao Brasil. Os negócios não poderiam parar.

No dia 15 de setembro de 1868, os irmãos Johann L.W. Röhe e Anton Heinrich L. Röhe transferiram o controle administrativo e produtivo para os seus herdeiros: para os irmãos Guilherme Frederico Röhe e Henrique Cristiano Röhe, filhos de Johann Röhe, e para João Ludolfo Frederico Röhe, filho de Anton Röhe. O motivo para a realização desta venda não foi encontrado. Um fato que chama a nossa atenção é que o falecimento de Anton Röhe ocorreu no dia 25 de dezembro de 1868, em Altona, pouco mais de três meses após a transferência da firma para Guilherme, Henrique e João Röhe (Inst. Gen. Bras., 1962-67, vol III, p. 521).

O valor da transação foi de 51 contos de réis. A escritura não especifica a divisão percentual que caberia aos irmãos fundadores. Entre os bens transferidos, havia ainda seis escravos<sup>15</sup>, todos homens, com idades entre 36 e 51 anos. Além disso, devemos acrescentar que os terrenos, adquiridos entre 1842 e 1843, das ruas de São Leopoldo nº 57 e Conde d'Eu nº 132, foram incluídos nessa transferência. A manutenção destes bens, e a sua provável valorização, mais a incorporação das oficinas, armazéns, ferramentas e telheiros garantiram uma infraestrutura considerável para que a segunda geração dos Röhe pudesse atuar com certo conforto no mercado de veículos da cidade do Rio de Janeiro.

Dois anos após a transferência da direção das oficinas Röhe para a segunda geração, outro acontecimento marcaria a nova fase. Entre os anos de 1872 e 1874, as famílias Röhe e Macedo, vizinhos de muro, selaram o seu processo de união. As filhas do casal Manoel José Fernandes de Macedo e Maria do Carmo Louzada Macedo, Carolina de Macedo, Maria da Glória de Macedo e Leonor de Macedo, casaram-se respectivamente com Henrique Cristiano Röhe, Guilherme Frederico Röhe e João Ludolfo Röhe.

### ***Novas estratégias – a união das famílias Röhe e Macedo***

Assim como os Röhe, a família Macedo procurou diversificar ao máximo os seus investimentos pela cidade do Rio de Janeiro. Imóveis, letras do tesouro e ações foram algumas das opções utilizadas ao longo de suas vidas. Este leque de investimentos possuía uma diversificação interessante, era algo que comportava ao mesmo tempo uma taxa de risco,

---

<sup>15</sup> Eram eles “Francisco de nação Musena de trinta oito annos de idade, Bento crioulo de quarenta e oito annos, Luis cabinda de quarenta e sete ditos, Pedro mina de cincoenta e um ditos, Jorge crioulo de trinta e seis dito, Antonio congo de quarenta e trez ditos, Alfredo Monjollo de trinta oito ditos”. Arquivo Nacional – Officio de Notas do Rio de Janeiro – 3-5F, Livro 256, microfilme 010-27-79, folha 25.

mas também continha investimentos mais conservadores, ou melhor, já possuidores de uma tradição na cidade do Rio de Janeiro.

Entre os inventários de Maria do Carmo Louzada Macedo e Manoel José Fernandes de Macedo há uma distância temporal de doze de anos, são os anos entre 1885 e 1897 respectivamente. Basicamente, o patrimônio do casal foi direcionado para duas opções de investimentos: a) Imóveis e b) Ações/Apólices da Dívida Pública.

Tabela nº1 – Distribuição dos investimentos do casal Macedo (1885-97)

Grupo A – Imóveis Grupo B – Ações e títulos da dívida pública<sup>16</sup>

Inventariado_Ano	% Grupo A (aprox)	% Grupo B (aprox)	Total (A+B)
Maria do Carmo Louzada Macedo (1885)	51,27	48,73	522:725\$000
Manoel José Fernandes de Macedo (1897)	93,0	7,0	796:553\$769

Tratando-se do patrimônio deixado por Manoel José Fernandes de Macedo, a sua distribuição, em relação ao da sua mulher, apresenta algumas modificações. O *Encilhamento* é a chave para compreendermos esta questão.

Com a quebra da bolsa de valores e, por consequência, o descrédito nas aplicações voltadas para os papéis, o viúvo Manoel José Fernandes de Macedo procurou se resguardar e redirecionou quase que sua totalidade de capital para os imóveis, categoria mais segura de investimentos. O inventário realizado pela Municipalidade no ano de 1874 é muito útil para compreendermos essa mudança.

Conforme havíamos falado, entre a morte da sua esposa e a realização do seu inventário, passaram-se 12 anos. Ao longo deste período, houve a manutenção dos imóveis e valorização, que pode servir de explicação para o montante encontrado no inventário de Manoel José Fernandes de Macedo. Para afiançar nossa suposição, iremos recorrer aos censos de 1872, 1890 e de 1900. Vejamos o crescimento demográfico nestes três períodos.

Tabela nº2 Crescimento populacional/ano do Rio de Janeiro<sup>17</sup>

População	1872	1890	1900
Homens	576.966	739.330	866.587
Mulheres	480.730	660.205	751.022
Total	1.052.696	1.399.535	1.617.600

<sup>16</sup> Tabela retirada de KELLI, 2011: p. 99. Texto inédito.

<sup>17</sup> Sobre os dados ver Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas, e sociais de 1550 a 1988. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – 2 ed., do 3º vol., de Séries estatísticas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, tabela 1.7., p., 34.



Entre os censos de 1872 e 1890, a população do Rio de Janeiro apresentou um crescimento na ordem de aproximadamente 32%. Este incremento demográfico atuou de maneira positiva para Manoel José Fernandes de Macedo.

As atividades locatárias do casal Macedo foram bem diversificadas. Podemos observar sua distribuição graças ao inventário realizado pela Municipalidade. Por intermédio dessa fonte, foi possível localizar praticamente todos os imóveis declarados no inventário, de 1885, de Maria do Carmo Louzada Macedo<sup>18</sup>. Cruzando os endereços contidos no inventário com os indicados pela Municipalidade, podemos observar a movimentação dos investimentos do casal ao longo de pouco mais de uma década.

Por alto, podemos dizer que entre 1874 e 1885 o casal Macedo manteve constante o seu patrimônio em bens de raiz. Foi possível contabilizar um total de 51 imóveis distribuídos pelas ruas do Hospício (atual Buenos Aires); Imperatriz (atual Camerino); Inválidos (idem); Conceição (idem); Travessa do Senado (atual 20 de Abril); Senador Euzébio (incorporada à Avenida Presidente Vargas); São Leopoldo (atual Júlio do Carmo); Visconde de Sapucahy (atual Marquês de Sapucaí); Conde d'Eu (atual Frei Caneca) e Praça Dona Antonia (idem) (CAVALCANTI, 1979).

Deste total, 30 imóveis (58,82%) ficavam na rua Visconde de Sapucahy. Talvez, essa forte concentração ocorresse pela sua proximidade a fábricas, oficinas, açougues, pedreiras e cocheiras, atividades que empregavam mão de obra com baixos salários o que, por sua vez, permitia a exploração de habitações coletivas, os ditos cortiços.

Ao longo do citado levantamento, a expressão “ditos - quartos”, aparece repetidamente pelas suas páginas. Em relação aos imóveis pertencentes ao casal Macedo, esta expressão aparece 81 vezes! Deste montante, um total de 65 “ditos - quartos” (aproximadamente 80%), correspondiam aos imóveis situados à rua Visconde de Sapucahy. Somente o imóvel localizado no nº 167, comportava “40 ditos – quartos”. Recorrendo ao inventário de Manoel José Fernandes de Macedo, podemos vislumbrar com maiores detalhes este espaço em questão. Segundo o documento,

Um prédio a rua de Visconde de Sapucahy numero cento e sessenta e sete, o terreno mede tres metros e dez centímetros por vinte e tres metros de comprimento que dá entrada para a sua estalagem que tem de comprimento cento e trinta dous metros e trinta centímetros por cento e oito metros de largura (...) dahí para os fundos doze metros acha-se edificado dentro deste terreno trinta cazinhas de porta e janella, portador de madeira, divididos em sala, quarto e cozinha, assoalhados (...) tendo mais no terreno uma escada de madeira, que dá entrada para onze cazinhas por cima

---

<sup>18</sup> Arquivo Nacional – Inventários. Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código. Fundo 3J.

do primeiro lance – tendo mais na entrada cinco cazinhas em tudo iguais as outras (...) duas caixas d'água e quatro cazinhas de madeira com latrinas (...) <sup>19</sup>.

Se prestarmos atenção, este documento faz menção a 46 “cazinhas”, ou seja, a 46 quartos e não a 40 como havíamos mencionado anteriormente. Esta diferença ocorre pelo ano em que o inventário de Maria do Carmo Louzada Macedo foi realizado, em 1885. Ao longo deste período, é bem provável que o casal Macedo tenha ampliado o seu espaço visando, é claro, aumentar os seus ganhos. Esta diferença numérica é sintomática: investir em moradia barata era certeza de obter bons dividendos em um curto espaço de tempo.

A grande concentração de imóveis na rua Visconde de Sapucahy, ao que parece, não foi à toa. Tomemos para efeito de comparação o prédio localizado no nº 155 da citada rua. Em 1885, no inventário Maria do Carmo Louzada Macedo, este imóvel foi avaliado em sete contos de réis. Dentre as suas principais características estavam a existência de

(...) duas portas e portão na loja e tres janellas de sacada com grades de ferro no sobrado (...) medindo de frente seis metros e setenta centímetros por vinte e um metros e oitenta de fundo - sua construção de pedra e cal (...) <sup>20</sup>

Doze anos depois, no inventário de Manoel José Fernandes de Macedo, sem indicar qualquer alteração em sua estrutura ou benfeitoria, o mesmo prédio era avaliado por 16 contos de réis. Em termos absolutos, a sua valorização foi da ordem de 128%. Ao que tudo indica, a valorização do solo urbano compensou estas perdas e mais, garantiu aos seus herdeiros excelentes rendimentos.

Fenômeno similar, porém analisando um espaço geográfico distinto e uma temporalidade que foge um pouco a nossa, foi constatado por Cristina Donza Cancela. O raciocínio construído por Cancela pode ser útil a nossa pesquisa. Observando Belém entre as décadas de 1870 e 1930, a autora verificou que a

compra de imóveis pode também ser entendida dentro do contexto da situação oscilante e frágil da economia local. É importante lembrar que, no final do século XIX, a praça de Belém vivenciava a crise do sistema bancário, havendo dificuldade em depositar dinheiro nessas instituições financeiras (CANCELA, 2006: p. 254).

Como resposta a este ambiente de incerteza, os imóveis, segundo Cancela, “se configuraram (...) na alternativa mais viável de investimento do período, tendo em vista as oscilações do sistema de crédito bancário” (CANCELA, 2006: p. 255). A procura por imóveis não foi um privilegio apenas dos paraenses.

---

<sup>19</sup> Arquivo Nacional – Inventários. Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código Fundo 3J; Folha 38 v.

<sup>20</sup> Arquivo Nacional - Inventários. Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código Fundo 3J; Folha 33 v.

### *Novos parceiros e alguns problemas – o fim das oficinas Röhe*

A expansão da malha ferroviária e a modernização da estrutura portuária, conexão responsável por transportar o café, por exemplo, exigiam grande soma de capital. Para contornar este impasse, segundo Almir Chaiban El Kareh, a solução foi a associação das empresas com os grandes bancos (EL-KAREH, 1974: p. 131). Imersos nesta conjuntura em transformação, coube aos Röhe buscar novas fontes de investimento; a cidade se modernizava, os meios de transporte como os bondes colocavam em xeque os antigos carros de passeio.

Ao longo dos seus 37 anos, isto é, desde a sua fundação, em 1831, até a sua transferência para a segunda geração, em 1868, as questões administrativas e gerenciais das oficinas Röhe ficaram restritas aos seus membros. Isso mudaria no ano de 1873. Com a incorporação do *Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro* como sócio, promoveram-se mudanças substanciais, pois se rompia um padrão de decisão familiar de aproximadamente quatro décadas.

Segundo Marcelo Godoy & Mario Rodarte, a necessidade por crédito surge com o desenvolvimento da malha urbana e dos agentes econômicos que por ela circulam e fazem circular suas mercadorias e os seus serviços oferecidos (RODARTE; GODOY, 2006: p.6). Perante um sistema bancário incipiente, a única alternativa para expandir as instalações ou adquirir novas máquinas era por intermédio das sociedades.

Observando a relação entre população e banco, entre poupadores e as instituições responsáveis pela circulação da moeda, Carlos Manuel Pelaez encontrou números interessantes. Comparando as cidades do Rio de Janeiro e de Nova York, duas cidades com portos fundamentais para a economia dos seus respectivos países, Pelaez constatou que

No período 1840/50, a população do Rio foi estimada em aproximadamente 200000 habitantes. A cidade tinha somente um banco com um capital de 2500 contos e com suas operações restringidas pelo próprio montante reduzido do capital (...) Em contraste, a cidade de New York, com uma população de aproximadamente 312710 em 1840, tinha 24 bancos em 1842, com capital total de cerca de 50394 contos. E o Estado de New York, com uma população de 2428000, possuía 150 bancos em 1844, com um capital total de aproximadamente 83410 contos. (PELAEZ, 1976: p. 59).

Tudo parecia estar muito bem. A sociedade com um banco e um contrato para o fornecimento de carros para a Companhia Ferro Carril Fluminense, em 1874, era sinal de estabilidade nas contas das oficinas Röhe. Contudo, os arquivos da Junta Comercial demonstraram outro panorama.

Analisando as escrituras encontradas, uma para o ano de 1873 e outra para o de 1877, é possível constatar um desequilíbrio nas finanças dos Röhe. Em relação ao capital social, a cláusula nº 2 da escritura de 1877 definiu que os “lucros, porem, não poderão ser retirados senão depois de **solvida inteiramente a divida com o Banco Industrial e Mercantil na importancia de 250:000\$000 reis e juros acumulados**”<sup>21</sup>.

Como havíamos dito, esta escritura é de 1877, isto é, foi registrada na Junta Comercial do Rio de Janeiro três anos após os Röhe fecharem um contrato para o fornecimento de carros para a Ferro Carril Fluminense no valor de 44 contos de réis. Pela documentação analisada, as coisas não andavam muito bem para as oficinas Röhe.

Os problemas não paravam por aí. Entre os anos de 1876 e 1879, encontramos três processos envolvendo o nome Röhe. Para o primeiro ano, temos um pagamento indevido e também uma informação muito interessante nos autos do processo. O autor da denúncia, senhor José Freire da Silva, reclamou o pagamento incorreto do seu salário. Segundo o processo, tendo sido

(...) empregado como guarda-livros da firma social Rohe Irmãos, retirou-se do estabelecimento commercial desta firma, aqual lhe ficou á dever a somma de 260\$600 importancia de seos salarios nos primeiros 26 dias do mez de Junho do anno corrente á razão de 300\$000 mensaes e 600 reis parte de uma carta para Fernando Rohe de New York (...)<sup>22</sup>

Não estamos aqui para julgar se o pagamento estava correto ou não, mas sim para tentar entender esta conexão dos Röhe com a cidade de Nova York.

Para muitos autores, o período envolvendo a Guerra do Paraguai foi, de certa maneira, proveitoso para alguns setores da economia brasileira (BETHEL, 2002: p. 711). Sendo isto já dito pela nossa historiografia, o que falar do Paraguai pós-guerra? Em um país devastado pela guerra e necessitado de recursos para a reconstrução de suas indústrias, meios de comunicação e transportes, muitos investidores viram a grande chance de enriquecer e um deles, ao que parece, foi Henrique Christiano Fernando Röhe.

Investir na reconstrução da infraestrutura de um país exige grandes investimentos e certa dose de habilidade política para contornar alguns imprevistos pertinentes a um momento delicado em que os interesses em questão são diversos e, por muitas vezes, contraditórios. Segundo Harris Gaylord Warren, a Travassos, Patri y Cia.,

(...) Trying to make a quick profit, Patri on July 12, 1878, sold the railway to Henrique Christiano Fernando Röhe for \$f 450,000 payable in seven months. At that time the company stil owned Paraguay \$f 88,792,75, the note given on October

<sup>21</sup> Arquivo Nacional – Junta Comercial Livro 73; Registro 18292; GC; 1877. Fundo 46; Seção de Guarda CODES. Grifo nosso.

<sup>22</sup> Arquivo Nacional – Juízo Especial do Comercio da 2ª Vara. Ano 1876; Maço 1534; Nº 2463; Galeria A.

24, 1877. Röhe had great plans to extend the railway to Villa Rica and petitioned the minister of the interior for a concession of two miles of land on each side of the railway and promised to bring in 1,500 colonist by February 1, 1884, for which he was to receive one square league for each 55 colonists. Nothing came of Röhe's schemes, so Travassos, Patri y Cia retained possession of the railway<sup>23</sup> (WARREN, 1978: p. 136).

Analisando as cláusulas do possível contrato entre Henrique Röhe e o Poder Executivo paraguaio que, como vimos não foi levado adiante. Em meio a este complexo contexto que se configurou, podemos levantar algumas questões. Novamente recorremos ao elemento temporal. Em 1877, ano da escritura firmada com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro, constatamos um saldo devedor considerável a ser quitado pelos Röhe. Um ano após o seu registrado na Junta Comercial, Henrique Christiano, um dos três sócios, aparece como protagonista em uma operação internacional avaliada em \$f 450,000. A partir dessas colocações, surge uma grande dúvida: de onde viriam esses recursos?

Mesmo trabalhando com moedas distintas, é possível estabelecermos algumas comparações. Segundo Marcelo Paiva Abreu, até antes de 1914, “a taxa cambial fixa do franco francês em relação à libra era de aproximadamente 25,2 francos/libra” (SZMRECSÁNYI, 2002: p. 170, nota nº 4). Convertendo o valor de \$f 450,000 para a moeda inglesa, teríamos o valor aproximado de £ 18,000. Repetindo este exercício, agora para o valor da dívida com o Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro, chegamos à quantia de £ 25,575<sup>24</sup>.

Após estas conversões, surge uma pergunta: como alguém com uma dívida de mais de £ 25,000 poderia arcar com um investimento de £ 18,000? Ao que parece, os Röhe não estavam administrando muito bem a sua contabilidade. Em junho de 1879, um ano antes da tentativa frustrada no Paraguai, Ennes & Sobrinho, “negociantes de ferragens á rua do Hospício, nº 53” e “credores de Rohe Irmãos, negociantes á rua do Conde d’Eu, nº 150”, reclamavam uma dívida de 4:939\$020 réis referentes a “duas letras vencidas e não pagas”<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup>“(…) Tentando obter lucros rapidamente, Patri em 12 de Julho, de 1878, vendeu a ferrovia para Henrique Christiano Fernando Röhe por \$f450,000, pagáveis em sete meses. Neste momento, a empresa ainda pertencia ao Paraguai e o seu valor, pela nota emitida em 24 de Outubro de 1877, era de \$f 88,792,72. Röhe tinha grandes planos para expandir a ferrovia até Vila Rica e solicitou ao Ministro do Interior uma concessão de duas milhas de cada lado da ferrovia e, ainda, prometeu trazer 1500 colonos até o dia 1 de fevereiro de 1884, pelos quais, Röhe receberia uma légua quadrada de terras por cada 55 colonos enviados. Os pedidos de Röhe não foram atendidos, Travassos, Patri e Cia permaneceram donos da ferrovia”. Para melhor compreensão desta tentativa de negócios no Paraguai pós-guerra ler Domingos Laino. *Paraguay de la independência a la Dependencia*. Asunción: Cerro Corá, 1976, em especial pp 68-9. Tradução do autor.

<sup>24</sup> A tabela de conversão Réis/Libra foi gentilmente cedida pelo pesquisador Manoel Baptista Prado Junior.

<sup>25</sup> Arquivo Nacional – Juízo Comercial. Ano: 1879; Nº 2493; Cx 1250; Galeria A, folha 2.

Além dos possíveis problemas contábeis, a defesa dos Röhe no processo não obteve êxito. No dia 18 de agosto de 1879 foi expedido um mandado de penhora para a quitação da dívida com os credores Ennes & Sobrinho. Dentre os itens penhorados estavam

(...) uma barra de ferro (...) uma escrivadinha (...) um wagon para passageiros, de segunda classe, para a estrada de ferro de São Paulo e Rio de Janeiro, um bond de bitola larga, estando tanto o wagon como o bond promptos á sahir (...) <sup>26</sup>

Segundo o advogado dos Röhe, Francisco Salles Rosa, os itens penhorados pela Justiça ultrapassavam em muito a quantia supostamente devida pelos seus clientes. Segundo Rosa,

(...) somente o wagon de passageiros pertencente à Estrada de Ferro de S. Paulo e Rio de Janeiro foi pago por seis contos de reis, e o Bond de bitola larga por dous contos e quinhentos, o que prefar (sic) oito contos e quinhentos, importancia mui superior a quantia, pela qual se fez a penhora. que além desses objectos ainda forão penhorados duas dúzias de pranchões (...) elevando à importancia de Rs 10:300\$000, mais do dobro da quantia demandada (...) <sup>27</sup>

Reclamações à parte, os Röhe tiveram tais itens penhorados como forma de pagamento da sua dívida com Ennes & Sobrinho. Como podemos constatar por intermédio deste processo de penhora, os carros fabricados pelas oficinas Röhe já estavam circulando fora da província do Rio de Janeiro. Esta ampliação do seu mercado permite a elaboração de algumas conjecturas.

É bem provável que fatores como a qualidade e o preço competitivo dos carros fabricados pelos Röhe tenham proporcionado a sua aquisição em outros grandes centros urbanos. O desenvolvimento urbano de São Paulo amplia ainda mais as dúvidas sobre esse momento dos Röhe. Se novas encomendas estavam surgindo, o que sugere a possibilidade de lucros para os seus sócios, como explicar as dívidas com o seu fornecedor de ferragens? Até que ponto uma execução de penhora poderia comprometer as relações comerciais e de crédito na praça comercial para os Röhe?

A década de 1880 foi turbulenta para os membros da família Röhe. A prova disto, em termos quantitativos, foi a de que conseguimos localizar um total de 15 processos nas seções do Arquivo Nacional<sup>28</sup>. Para efeito de análise, escolheremos alguns destes processos para não tornar cansativa a leitura a seguir.

---

<sup>26</sup> Arquivo Nacional – Juízo de Direito do Comércio da 1ª Vara. Ano 1879; Nº 4972; Cx 1243; Galeria A, folha 21v.

<sup>27</sup> Arquivo Nacional – Juízo de Direito do Comércio da 1ª. Ano 1879; Nº 4972; Cx 1243; Galeria A, folha 27.

<sup>28</sup> Em relação à distribuição temporal, temos a seguinte configuração: 4 processos para o ano de 1880; 3 para o ano de 1883; 2 para os anos de 1881 e 1882; 1 para os anos de 1884, 1886, 1887 e 1888. Para maiores detalhes cf KELLI, 2011: pp 158-70.

No ano de 1880, mais precisamente para o mês de maio, encontramos uma cobrança de dívida no valor de 2:625\$219 rs, incluído a dívida mais as custas do processo. A escolha deste processo ocorreu em função do seu desfecho. Para saldar o débito contraído, foi necessário penhora de alguns bens. Segundo o acordo oferecido por Francisco de Salles Roza, advogado dos Röhe

Dizem Röhe Irmãos, que tendo sido requisitados por Ennes, Francisco & Silva, sucessores de Ennes & Sobrinho, pela sentença obtida por estes em acção decendial perante Juizo e Cartorio do Escrivão Alemida Torres, vêm os Supplicants apresentar e offerecer bens a penhora, a fim de [ilegível] e poder seguir a Execucção seos termos; para isso apresentar três Bonds completos grandes de bitola larga, iguaes ao padrão dos da Companhia Villa Isabel, que foram sempre encommendados iguaes por **um conto e oitocentos mil réis** cada um, o que cobre e excede muito o valor da execução, que é de dous contos e seiscentos e tantos mil réis (...)<sup>29</sup>

O que chama nossa atenção neste processo, como já havíamos mencionado, foi a sua conclusão. O valor de “um conto e oitocentos mil réis”, ao que parece, foi definido pelo advogado dos réus. No dia 17 de fevereiro de 1881, os avaliadores Eugenio Catão Mozza e Gilperio Friandrini avaliaram três bondes de “bitola larga igual aos da Cia Villa Izabel”<sup>30</sup> pelo preço de 800 mil réis cada um, perfazendo assim um total de 2:400\$000 réis.

Além deste problema, uma discrepância em termos de avaliação, a realização do ato de penhora provocou em si uma exposição pública dos envolvidos. No dia 08 de janeiro de 1881, surgia, nas páginas do *Jornal do Comércio*, o traslado do edital de penhora. Até que ponto esta situação poderia comprometer o trânsito dos Röhe pela rede de crédito?

Esta situação, provocada pelo atraso no pagamento das dívidas, rompeu com um suposto ditado mencionado por Max Weber. Segundo o sociólogo alemão

Aquele que é conhecido por pagar exata e pontualmente na data prometida pode, a qualquer momento e em qualquer ocasião, levantar todo o dinheiro de que seus amigos possam dispor. Isso, por vezes, é de grande utilidade. Além da industriiosidade e da frugalidade, nada contribui mais para a subida de um jovem na vida do que a pontualidade e a justiça em todos os seus negócios; por isso, nunca mantenha dinheiro emprestado uma hora sequer além do tempo prometido, para que o desapontamento não feche para sempre a bolsa de teus amigos (WEBER, 2004: p. 46).

Os problemas em relação ao pagamento não ficaram por aí. No ano seguinte, em 1881, Antonio Pinto do Carmo, fornecedor de madeiras, cobrava dos Röhe a quantia de 3:500\$00 réis<sup>31</sup>. Assim como o processo visto anteriormente, este último novamente expôs os

---

<sup>29</sup> Arquivo Nacional - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1880, Nº 3197, Caixa 1228, Galeria A, folha 16. Grifo nosso.

<sup>30</sup> Ibidem, folha 44.

<sup>31</sup> Arquivo Nacional - Juízo de Direito do Comércio. Ano 1881, Nº 3586, Caixa 1864, Galeria A, folha 3v.

nomes dos fabricantes na praça comercial. Desta vez, além do *Jornal do Commercio*, fora utilizado o jornal *Cruzeiro*<sup>32</sup>.

Para quitar a dívida existente, foram penhorados “um bond, uma diligencia, um landau reformado e mais um trolley”, totalizando, pelas contas do advogado dos réus, mais de sete contos de réis, “valor superior ao duplo da divida”<sup>33</sup>. Além deste suposto prejuízo, havia outro de maiores dimensões. Segundo o defensor dos Röhe,

Sendo exactos os preços acima, por que n’esta Praça são vencidos objectos penhorados, o excesso da penhora é, sem duvida alguma prejudiciallma (sic) aos Embargantes, que, alem do abalo produzido no seu credito, veem tomar se pagamento o dobro do que devem (...)<sup>34</sup>

A retórica construída pela defesa não parava por aí. Outro desdobramento desta exposição pública era uma possível depreciação dos produtos confeccionados pelos Röhe. Para Francisco da Costa Chaves Faria, responsável pela defesa da família Röhe,

(...) sendo publico e notorio o preço que são de ordinario vendidos n’esta praça os objectos penhorados, vê-se claramente o excesso da penhora, a qual indubitavelmente traz aos agg<sup>tes</sup> prejuízo irreparável, e tanto mais digno de nota, que não aproveita de modo algum ao agg<sup>do</sup>, pois, vendidos por menos do que realmente valem e os únicos a soffrerem são só e exclusivamente os agg<sup>tes</sup> que veem assim malbaratados (sic) o preço de seus trabalho (...)<sup>35</sup>

Pela leitura do processo, a argumentação elaborada por Chaves Faria não obteve êxito. Novamente os Röhe tiveram seus objetos leiloados em praça para quitação de suas dívidas.

Após uma série de reveses na década de 1880, as oficinas Röhe chegavam ao seu fim. Depois de cinquenta e dois anos atuando na confecção de carros de transporte, o espaço físico e ferramentas, por exemplo, passaram para a propriedade da Companhia Construtora<sup>36</sup>. Os antigos sócios, os irmãos Henrique C. Röhe e Guilherme F. Röhe, e o seu primo, João Ludolfo Röhe, prosseguiram suas atividades profissionais de maneira independente. A única relação mais próxima, ou seja, de perfil familiar, foi a sociedade entre Maria da Gloria, esposa de Guilherme F. Röhe, com João L. Röhe, na constituição de uma madeireira. Fora isto, nada mais foi encontrado.

Esta pesquisa não buscou traçar os caminhos de forma individual, pelo contrário, nosso objetivo foi o de observar como duas gerações de uma mesma família

---

<sup>32</sup> Ibidem, folhas 87, 90 e 91.

<sup>33</sup> Ibidem, folha 26.

<sup>34</sup> Ibidem, folha 26.

<sup>35</sup> Ibidem, folha 33.

<sup>36</sup> No *Almanack Laemmert* há um anúncio retratando esta nova fase. É possível constatar o endereço e o tipo de veículo fabricado. Para maiores detalhes ver <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1884/00001613.html>> Acesso em 18 jul. 2012.



traçaram as suas estratégias perante as transformações econômicas e sociais ao longo do século XIX. Portanto, ao reduzirmos o nosso foco de análise no indivíduo, estaríamos, por assim dizer, saindo do nosso escopo.

## ***Bibliografia***

### ***Fontes Digitais***

Almanak Laemmert (<http://brazil.crl.edu>). Ano: 1884.  
<<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/almanak/al1884/00001613.html>>. Acesso em 18 jul. 2012.  
Localização de Altona  
<[http://www.reeperbahn.org.uk/foto\\_hamburg/hamburg-1800-map\\_big.jpg](http://www.reeperbahn.org.uk/foto_hamburg/hamburg-1800-map_big.jpg)>. Acesso em 20 nov. 2012.  
Jean Baptiste Debret - “Lavadeiras a beira-rio”  
<[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean\\_Baptiste\\_Debret - Lavadeiras\\_do\\_Rio\\_das\\_Laranjeiras,\\_1826\\_%28detalhe%29.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jean_Baptiste_Debret_-_Lavadeiras_do_Rio_das_Laranjeiras,_1826_%28detalhe%29.jpg)>. Acesso em 26 dez. 2011.

### ***Fontes Impressas***

#### ***IHGB***

ROHE, Johann L.W. *Verdade á respeito da realisação da colonisação no Brasil*. Hamburgo, Typographia de JJ Nobling, 1858. Referência: 208,2,29.

#### ***Arquivo Nacional (AN)***

##### *Juízo Comercial.*

Ano 1879; Nº 2493; Caixa 1250; Galeria A

##### *Juízo de Direito do Comércio*

Ano 1880, Nº 3197, Caixa 1228, Galeria A

Ano 1881, Nº 3586, Caixa 1864, Galeria A

##### *Juízo de Direito do Comércio da 1ª Vara*

Ano 1879; Nº 4972; Caixa 1243; Galeria A.

##### *Juízo Especial do Comercio da 2ª Vara.*

Ano 1876; Nº 2463; M 1534; Galeria A

##### *Juízo Municipal*

Ano 1850; Nº 1503; Caixa 762.

##### *Junta Comercial*

Livro 73; Registro 18292; GC; 1877.

Fundo 46; Seção de Guarda CODES.

##### *Inventários*

Ano 1885; Caixa 4283; Id. 11819; Notação 450; Código. Fundo 3J

*Ofício de Notas do Rio de Janeiro*  
3-5F, Livro 256, microfilme 010-27-79, folha 25.

***Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ)***

Código: 43.2.92 – Papéis sobre fábricas (Diretoria de Estatística e Arquivo – 2ª Seção) – Diversos.

CAVALCANTI, João Curvello. *Nova numeração dos prédios da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Deptº Geral de Cultura da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1979.  
*Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas, e sociais de 1550 a 1988*. *Famílias brasileiras de origem germânica*. São Paulo: Instituto Genealógico Brasileiro, 1962-1967. vol. III.  
Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – 2 ed., do 3º vol., de Séries estatísticas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

KELLENBENZ, Hermann. As relações econômicas teuto-brasileiras no período de 1815 a 1830. In: *II Colóquio de Estudos Teuto-Brasileiros*. Recife: Ed. da UFPE, 1968.

RODARTE, Mario Marcos Sampaio; GODOY, Marcelo Magalhães. Pródromos da formação do mercado interno brasileiro: Um estudo de caso das relações entre capital mercantil, rede de cidades e desenvolvimento regional, Minas Gerais na década de 1830. *XII Seminário sobre a Economia Mineira*, 2006, p.,6. < <http://ideas.repec.org/h/cdp/diam06/036.html>>. Acesso em 20 jan. 2011.

***Dissertações e Teses***

ANDRADE, Rômulo Garcia de. *Burocracia e economia na primeira metade do século XIX (a Junta do comércio e as atividades artesanais e manufatureiras na cidade do Rio de Janeiro: 1808-1850)*. Dissertação (Mestrado), UFF - ICHF, 1980.

CANCELA, Cristina Donza. *Casamento e relações familiares na economia da borracha (Belém 1870-1920)*. Tese (Doutorado), USP - FFLCH, 2006.

CARNEIRO, Deivy Ferreira. *Conflitos, crimes e resistência: uma análise dos alemães e teuto-descendentes através de processos criminais (Juiz de Fora – 1850-0921)*. Dissertação (Mestrado), UFRJ-PPGHIS, 2004.

KELLI, Marcus Vinicius. *Uma família em dois momentos: os Röhe e as transformações econômicas no Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado), UFF-IFCH, 2011.

OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes de. *A pré-indústria fluminense 1808-1850*. Tese (Doutorado). USP - FFLCH, 1987.

WEBER, Adelir. *Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil: entre a colônia e a nação*. Tese (Doutorado), USP-FFLCH, 2008.

### **Livros**

ABREU, Marcelo de Paiva. A dívida pública externa brasileira em francos franceses, 1888-1956. In SZMRECSÁNYI, Tamás; SUZIGAN, Wilson (orgs). *História Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Hucitec, 2002, 2ª ed.

COSTA, Emilia Viotti. Brasil: a era da reforma, 1870-1889. In BETHELL, Leslie. *História da América Latina: de 1870 a 1930, volume V*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial do Estado; Brasília FUNAG, 2002.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil Imperial, 1855-1865. In GRAHAM, Richard. *Ensaio sobre a política e a economia da província Fluminense no século XIX*. Rio de Janeiro: UFF/AN, 1974.

HOLANDA, Sérgio Buarque. Prefácio do Tradutor, in: Thomas Davatz. *Memórias de um colono no Brasil* (1850), Trad. Sérgio B. de Holanda, São Paulo: Livraria Martins/Editora da USP, 1972.

LAINO, Domingos. *Paraguay: de la independência a la dependência*. Asunción: Cerro Corá, 1976.

MORALES de LOS RIOS FILHO, Adolfo. *O Rio de Janeiro imperial*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

PELAEZ, Carlos Manoel. *História monetária do Brasil: análise da política, comportamento e instituições monetárias*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1976.

SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José R. do Amaral (orgs.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.

WARREN, Harris Gaylord. *Paraguay and the Triple Alliance. The postwar decade, 1869-1875*. Austin, Texas: Institute of Latin American Studies, 1978.

WEBER, Max. *A ética protestante e o espírito do capitalismo*. São Paulo: Editora Martin Claret, 2004.