



ANTÔNIO FRANCISCO DE LACERDA: E A HISTÓRIA DOS NEGÓCIOS NA BAHIA

Por Adriano Leal Bruni¹

Versão de 03/08/2022 14:29.

★ 1797, aprox. (Lisboa, Portugal)

† 29 jul. 1872 (Salvador, Bahia)



“Abençoadas utopias, que elevam o homem à altura da humanidade e nobilitam-lhe o trabalho diminuindo as distâncias, facilitando as comunicações, colonizando os desertos, aproximando as nações, desenvolvendo a indústria, ativando o comércio, engrandecendo a agricultura, e animando as ciências e as artes².”

Antônio Francisco de Lacerda, português, chegou na Bahia por volta de 1820. Exerceu importante atividade industrial empreendedora na cidade Valença, onde se estabeleceu. Posteriormente, participou em negócios na cidade de Salvador, incluindo transportes e o Elevador Lacerda, nome que homenageia seu filho, Antônio de Lacerda.

¹ A biografia aqui apresentada sob a forma de caso de ensino foi elaborada originalmente para a obra HASTENREITER FILHO, Horacio Nelson; VALIM, Patrícia; BRUNI, Adriano Leal; TELLECHEA, Justina; BARBOSA, André Gustavo de Araújo. Gestões empresariais inspiradoras: a trajetória de grandes empreendedores baianos e seus papéis transformadores na atividade empresarial. 1. ed. Salvador, BA: Ed. dos Autores, 2022.

² A imagem e a citação são do filho Antônio de Lacerda, importante legado do pai, Antônio Francisco de Lacerda.

Origens e família

Antônio Francisco de Lacerda nasceu em Lisboa, Portugal por volta do ano de 1797. No ano de 1820, se estabeleceu na cidade de Valença. Atuou em diferentes negócios na Bahia, com destaque para a fábrica Todos os Santos, situada na Industrial Cidade de Valença.

Casou-se em 1830 com Angelica Michelina Vianna de Lacerda (★20 set. 1807, †22 jun. 1877). O casal teve seis filhos, incluindo dois importantes nomes para os negócios na Bahia: Augusto Frederico de Lacerda e Antônio Lacerda. Este último, com atuação empreendedora destacada, homenageada no elevador, importante marco da cidade de Salvador, por ele concebido e construído e que, após sua morte, passou a homenageá-lo, recebendo o seu nome.

A fábrica Todos os Santos

O empreendimento de maior envergadura de Antônio Francisco de Lacerda foi a fábrica de tecidos Todos os Santos, situada na cidade de Valença, às margens do Rio Una. Seus sócios no empreendimento envolviam o americano John Smith Gillmer e Antônio Pedroso de Albuquerque. Os investidores possuíam, em comum, um grande poder econômico que poderia ter recebido a contribuição dos lucros associados ao escravismo, com eventual participação no contrabando negreiro para o Brasil. A indústria traria a possibilidade de reinvestir seus capitais provenientes de sua atuação no comércio, abrindo nova perspectiva para a obtenção de lucros.

A Industrial Cidade de Valença, batizada por meio de Lei Provincial de número 368, de 10 de novembro de 1849, seria uma homenagem ao Marques de Valença, D. Afonso Miguel. Foi erguida às margens do Rio Una, o que lhe garantiu, no passado, papel de destaque no cenário estadual, e também nacional, devido à sua importância portuária (facilidade logística) e à força motriz das águas do rio (facilidade energética).

A instalação da fábrica Todos os Santos teve início em 1844. Seria a primeira indústria de tecido da cidade, a primeira hidráulica e de tecidos finos de algodão no Brasil. Situava-se à altura da segunda cachoeira, a partir da foz, do Rio Una, que forneceria boa parte da energia necessária para suas operações. Entrou em operação em 1847.

Seria, para a época, um empreendimento de grandes proporções, merecedor de destaque no cenário econômico. Foi o maior estabelecimento têxtil do Brasil até a década de 1870 e um imenso incremento às atividades industriais do estado da Bahia que, quando da sua inauguração, já contava com outras duas fábricas têxteis, ambas em Salvador: a Santo Antônio do Queimado, fundada em 1834, e a Nossa Senhora da Conceição, fundada em 1835. A fábrica Todos os Santos foi a primeira instalada no interior da província e tinha dimensões muito maiores que as foram construídas nos períodos posteriores.

A sua montagem contou com o apoio de capital, mão de obra e tecnologia vindas dos Estados Unidos da América, mais precisamente da região da Nova Inglaterra. O engenheiro norte-americano João Monteiro Carson, naturalizado brasileiro, foi o idealizador e construtor do projeto. Foi o responsável pela obra e pela construção da hidroelétrica que movimentaria o maquinário. Foi fortemente influenciada pelos padrões arquitetônicos e técnicos da indústria têxtil da Inglaterra e dos Estados Unidos, países de onde vieram os maquinários.

A fábrica foi instalada em um edifício de quatro andares, seguindo a tendência de verticalização então vigente. Operárias e operários têxteis foram trazidos dos Estados Unidos para atuar como mestras e mestres dos trabalhadores arregimentados no Brasil. Nas palavras dos missionários americanos Daniel Kidder e James Fletcher que descreveram a Todos os Santos em meados da década de 1850, a indústria seria “a mais bela fábrica do Brasil e, talvez, da América do Sul”.

Na época, a Todos os Santos foi a maior obra de engenharia da região. Adicionalmente, trouxe impactos adicionais por meio de inovações tecnológicas externas às suas instalações, como a construção da primeira eclusa do Brasil – que a população local chamava de “caldeira” – com as embarcações podendo transpor a primeira cachoeira do Rio Una. Também inovou na instalação de duas pontes de madeira que dispunham de um sistema inovador que permitia a sua abertura para possibilitar a passagem de navios.

A região carente de recursos, recebeu o importante empreendimento, que, em linhas gerais, seguia os exemplos das fábricas norte-americanas de então, marcadas pela revolução industrial. O planejamento também envolveu uma pequena cidade para os quase 300 funcionários. As instalações envolviam casa de máquinas, hidroelétrica, armazém com cinco andares para a fábrica de tecido, oficina de retificação de peças, escola para os filhos dos operários e filarmônica.

A indústria impactou a dinâmica econômica da região, promovendo expansão urbana, com novos bairros e implantação de vila operária. Existiu ampliação dos serviços urbanos, como a oferta de energia elétrica – gerada pelas turbinas hidráulicas da fábrica – e água tratada para a população local.

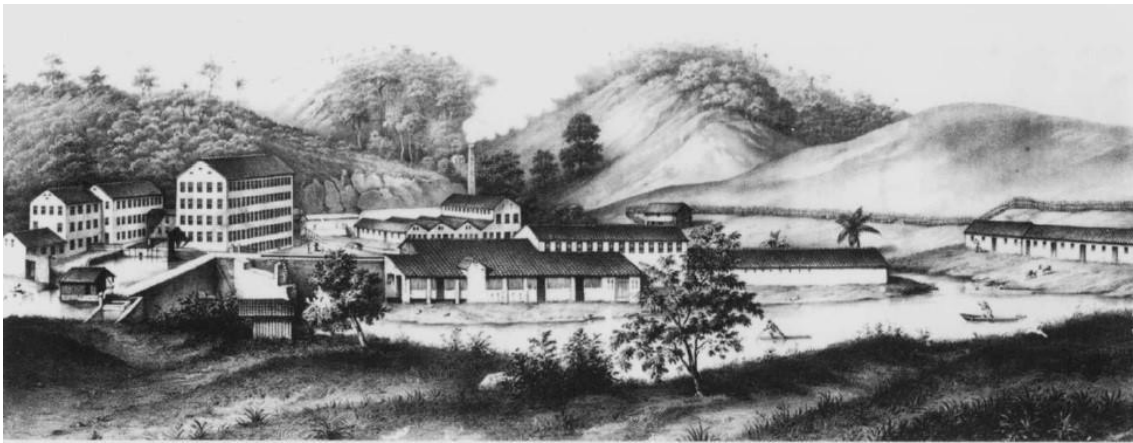


Figura 46. Gravura da fábrica Todos os Santos no século XIX.

Em relação à mão de obra, é importante destacar que a maioria dos trabalhadores era de assalariados – não eram escravizados, com a Lei Áurea sendo promulgada em 1888, quase 40 anos após a implantação da fábrica Todos os Santos – e contava com mais da metade do gênero feminino (numa época em que a oferta de empregos para mulheres era rara). Essa utilização conjunta de mão de obra livre e escravizada seria³ uma prática relativamente comum na produção fabril no Brasil durante o século XIX, e também teria sido verificada, por exemplo, na fábrica de Ferro Ipanema, na província da São Paulo.

É importante destacar que, apesar da maioria dos trabalhadores não serem escravizados, a forma como a mão de obra era captada e as atividades que precisavam desempenhar muito se assemelhavam às práticas vigentes no sistema escravista. As jornadas laborais iniciavam com o nascer do sol e se estendiam até depois das 19 horas, o que poderia implicar em cerca de 14 horas diárias no verão. Existiam curtos intervalos de 20 minutos para almoço, meia hora para o jantar e meia hora para a ceia. Também existiam atividades extras, eventualmente associadas aos acordos firmados entre a fábrica e as instituições fornecedoras de mão de obra. Após as jornadas de trabalho, eram ofertadas aulas de leitura, escrita, música e dança. O controle sobre a mão de obra seria ampliado por meio da residência em alojamentos no entorno da fábrica e a promoção de casamentos internos.

Outro aspecto singular em relação à força de trabalho da Todos os Santos faz referência ao emprego de órfãos, representando mais da metade da mão de obra livre. Estes tinham idades a partir dos dez anos, muitos vindo da Casa Pia e Colégio de Órfãos de São Joaquim para adoção por Antônio Francisco de Lacerda. Os órfãos precisariam trabalhar na fábrica como aprendizes por cinco anos, período em que não receberiam pagamentos, apenas vestimenta e assistência

³ A caracterização da força de trabalho na Todos os Santos está apresentada por Santos (2020) e Oliveira (2009).

médica. Depois desse intervalo, eram admitidos como assalariados, devendo permanecer no local até completarem 21 anos.

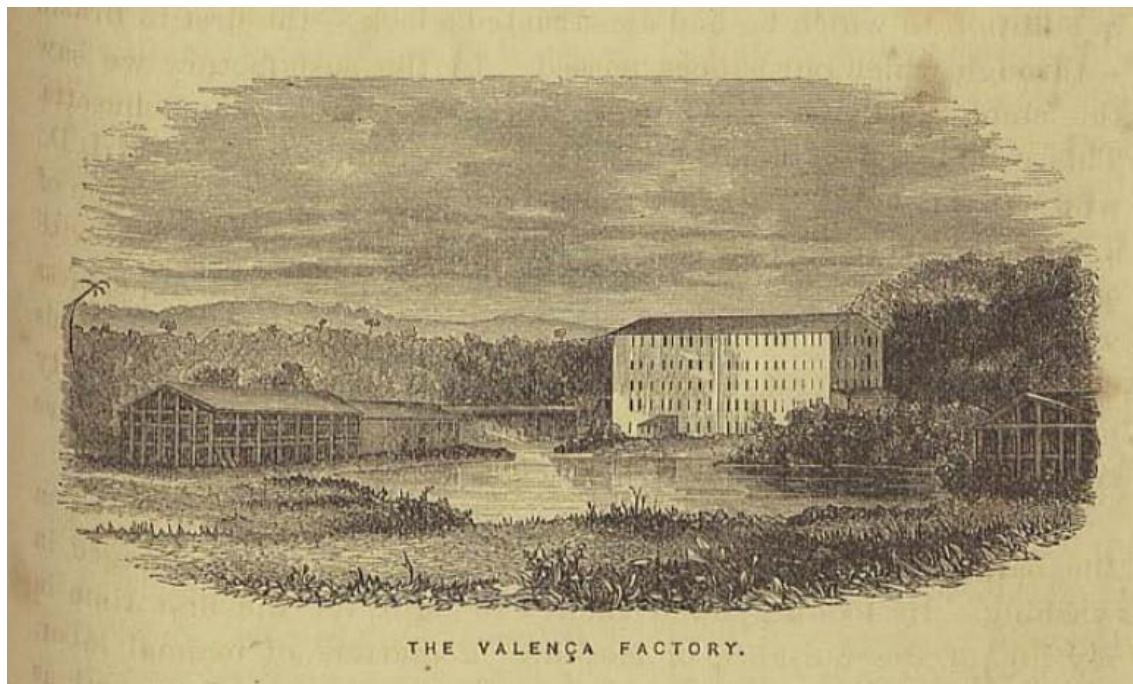


Figura 47. Fábrica Todos os Santos em meados da década de 1850

Fonte: Kidder e Fletcher (1879).

A produção da Todos os Santos envolveu tecidos de diversos tipos, destinados à confecção de sacaria, roupa para a população escravizada e velas para embarcações, além de fios. Seu mercado se estendia da Bahia às outras províncias, como Ceará, Pernambuco, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

A indústria foi considerada um símbolo de modernidade para a elite provincial, tendo recebido, em 1859, a visita do Imperador D. Pedro II. Também foi premiada com medalha de ouro nas Exposições Nacionais de 1861 e 1866. Participou das Exposições Internacionais de Londres, Paris e Filadélfia.

Quadro 4. Registro do óbito de Antônio Francisco de Lacerda.

Livro de óbitos de São Pedro: L 10 (1872-1880), fls.3. *Aos vinte nove de julho do anno referido, falleceu de moléstia da acneta, à praça da Piedade, com os sacramentos precizos, o Dignatario Antônio Francisco de Lacerda, branco, natural de Portugal, com idade de setenta e cinco annos, negociante, casado, com D^a Angélica Vianna de Lacerda, foi encommendado solennemente no Hospício da Piedade e acompanhado, e sepultado no Cemitério do Campo Santo. E para constar mandei escrever este assento, em que me assignei. Vigário Rv. Raymundo José de Mattos*

Antônio Francisco de Lacerda faleceu em 29 de julho de 1872, conforme destaca o registro do Quadro 4. Em 1876, após um período de crise, a fábrica Todos os Santos foi fechada e, posteriormente, vendida, dando origem à constituição da Companhia Valença Industrial.

A Companhia Valença Industrial

Outra indústria têxtil existente em Valença além da Todos os Santos foi a Fábrica de Tecidos Nossa Senhora do Amparo, empreendida pelo comendador Bernardino de Sena Madureira. Sua inauguração ocorreu em 1860 com a presença do Imperador D. Pedro II. Também aproveitava a força hidráulica do Rio Una.

No ano de 1887, fundiu-se com a Todos os Santos, seguindo tendência do setor industrial. A fusão dá origem à Companhia Valença Industrial que, em 1899, originou sociedade anônima com mesmo nome. O crescimento da nova empresa foi marcado pela construção de um novo pavilhão entre os anos de 1907 e 1908 e, no ano de 1922, pela construção da pioneira Usina Hidrelétrica do Candengo, no início com duas turbinas, ampliada na década de 1930 para três turbinas, o que trouxe grande melhoria no abastecimento elétrico.

Filhos e legado

As atividades empreendedoras de Antônio Francisco de Lacerda se estenderam por meio da atuação dos seus filhos, Augusto e, principalmente, Antônio.

Augusto Frederico de Lacerda (1836-1931): nasceu em Valença no dia 14 de março de 1836. Ingressou no Rensselaer Polytechnic Institute, em Troy, estado de Nova York, em outubro de 1852, então uma das mais antigas e tradicionais escolas de engenharia dos Estados Unidos, fundada em 1824. Finalizou o curso em 1855, recebendo o grau de *Bachelor of Science* em Engenharia de Minas. Foi o primeiro engenheiro baiano a se formar nos Estados Unidos. No ano de 1856, passou a trabalhar em indústria de algodão, em Holyoke, Massachusetts, trabalhando nos processos de manufatura e efetuando todos os cálculos de maquinaria. No ano de 1858, com o falecimento do engenheiro responsável pela Todos os Santos, o estadunidense João Monteiro Carson, Augusto retornou ao Brasil, assumindo seu controle durante sete anos. Em paralelo, gerenciava uma pequena fundição e uma loja de tecidos e equipamentos para confecções. Melhorou as condições de várias estradas em Valença, construiu pequenas pontes e participou do conselho municipal para os novos empreendimentos. Mais adiante, trabalhou em Salvador na construção do fornecimento de água, turbinas a vapor e moinhos de vento. É possível que parte dessas atividades tivesse relação com a instalação,

pioneira no Brasil, de água encanada em Salvador, pela Companhia do Queimado. Em 1869, uniu-se ao seu irmão para a construção de seu audaz elevador. Recebeu de Dom Pedro II o título de Oficial da Imperial Ordem da Rosa. Faleceu em Salvador no ano de 1931.

Antônio de Lacerda (1834-1885): nasceu em Salvador, em 1º de outubro de 1834. Iniciou seus estudos no Colégio do Padre Moura. Em 1844, foi para Genebra, Suíça, onde ficou sob os cuidados do naturalista Augusto de la Rive, de Pictet de Plantamour e do bispo Gaspar Meunillod, que contribuíram para sua educação. Retornou a Salvador, em 1850 e, no ano seguinte, viajou para os Estados Unidos, onde se matriculou no Rensselaer Polytechnic Institute, que deixou em 1853, sem se graduar. Em 1856, seu pai o chamou de volta para ajudar nos negócios da família, passando a ser o principal auxiliar do pai nos seus negócios.

No ano de 1869, decidiu criar a empresa Antônio de Lacerda & Cia que passou a ser conhecida como Transportes Urbanos, voltada à “construção, conservação e uso de uma ou mais máquinas, nos pontos desta Cidade de que mais conveniente parecerem ao fim social, que vem a transportar pessoas, gêneros, mercadorias, materiais ou quaisquer objetos entre a Cidade baixa e a alta” e à “construção de um *tram-road* para transportes de pessoas entre a praça do Palácio e a povoação da Barra”. Nesse mesmo ano, seus bondes, de tração animal, faziam o percurso do Largo da Piedade ao Largo da Vitória.

De forma a permitir que seus transportes alcançassem a praça do Palácio – depois Praça Municipal ou Praça Tomé de Souza –, Lacerda planejou e executou com grande empenho a construção de elevador, obras que duraram entre outubro de 1869 a dezembro de 1873. Deu o nome de Elevador Hidráulico da Conceição, que ligaria a praça na Cidade alta a então chamada Rua da Alfândega, na Cidade baixa, onde, anos depois, seria criada a Praça Visconde de Cairu.

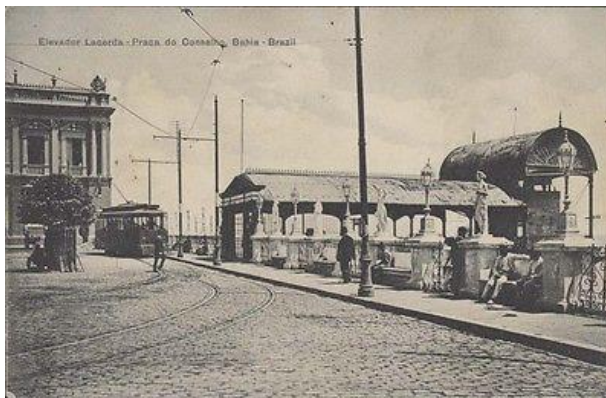


Figura 48. Elevador Hidráulico da Conceição

A obra foi um dos maiores marcos da engenharia nacional, chamado por muitos de utopia, sendo considerada impossível de ser realizada com o seu empreendedor levado, muitas vezes, ao ridículo.

Lacerda colocou fé em solução tecnológica, entendida como revolucionária, para os problemas mecânicos de transportes verticais e das técnicas construtivas que não eram usuais à época, tais como a de construção de um túnel vertical na rocha e outro horizontal, para dar saída ao primeiro, ao nível do solo da Cidade baixa, e fazer passar um maquinismo de içar. Retrucava às críticas e comentários, trabalhando com ardor na ideia que concebera.

Seu irmão Augusto apoiou o empreendimento, sendo seus, provavelmente, os projetos do primitivo elevador. Entre todos os integrantes da empreitada, ninguém, além deste, possuiria conhecimentos técnicos suficientes, envolvendo escavação e perfuração das rochas da encosta entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, e não estaria tão familiarizado com máquinas estrangeiras. O próprio Lacerda tinha iniciado os estudos nessa mesma área sem, no entanto, concluí-los.

Também muito importante foi a participação de seu pai, Antônio Francisco de Lacerda, um dos sócios da firma e, provavelmente, o maior investidor financeiro nessa obra, com a possibilidade de ter empregado capitais remanescentes dos investimentos na indústria têxtil.

Os desafios iniciais se mostraram superados em 8 de dezembro de 1873, mesmo dia da comemoração à Nossa Senhora da Conceição da Praia, quando o elevador foi inaugurado. Funcionava com um sistema hidráulico, e fora chamado justamente de Elevador Hidráulico da Conceição, depois de Elevador do Parafuso, apelido que fazia referência à peça em espiral que impulsionava as duas cabines do elevador. Originalmente, tinha 63 metros de altura e apenas uma torre com duas cabines. Os passageiros tinham que ser pesados antes de entrar nas cabines, devido ao limite máximo de segurança. Também contava com túnel horizontal, resultado de titânica escavação na rocha na parte baixa, com 22 m de comprimento. Foi imensamente inovador, com uma construção audaz. Primeiro elevador urbano do mundo e também o mais alto.

A Companhia Transportes Urbanos continuou a expandir-se. Estabeleceu ligação entre o Campo Grande e o Rio Vermelho, valendo-se de uma concessão obtida em junho de 1872. Ampliou a linha de bondes do largo da Vitória na direção da Barra, por meio da ladeira da Barra Avenida. E, em 1878, contratava com a Presidência da Província os serviços para a abertura de uma nova rua na cidade, ao longo da encosta para o mar, a conhecida Ladeira da Montanha, inaugurada em 1881.

No plano pessoal, Lacerda havia se casado com a belga Adèle de Montobiou, tendo sete filhos. Após sua morte, Lacerda casou-se novamente com Maria Joaquina da Cunha Menezes, tendo mais uma filha. Recebeu muitas homenagens por suas realizações e vários títulos, como a de Cavaleiro da Ordem de Cristo, Comendador da Imperial Ordem da Rosa e Cônsul Honorário da Bélgica na Bahia, nomeado pelo rei Leopoldo II, da Bélgica.

Lacerda também foi filantropo e cientista, publicando vários artigos científicos e foi laureado duas vezes pela Société d'Acclimatation de Paris. Construiu a Capela Nossa Senhora das Vitórias (Pupileira) e criou uma escola para crianças pobres, entre outras contribuições.

Contudo, o alto investimento na execução do elevador nunca foi recuperado, com negativos impactos sob a vida de seu idealizador. Sua situação financeira foi gradualmente se deteriorado. Precisou se afastar da Companhia que fundara e dirigira. Também não pode aceitar o título de barão de Lacerda que lhe ofereceu o imperador D. Pedro II, declarando não dispor de condições para sustentá-lo.

Faleceu aos 51 anos, em 2 de agosto de 1885, vítima do mal de Bright, uma doença associada à hipertensão arterial. Em sua homenagem, por sugestão do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, aceita pela direção da Companhia de Transportes Urbanos, o seu elevador passou a ser chamado de Elevador Antônio Lacerda – ou, simplesmente, Elevador Lacerda – em 21 de julho de 1896. Poema de João de Brito em homenagem a Antônio de Lacerda enalteceu a homenagem: *“Que imensa é tua glória... Os outros têm seu nome no mármore da praça, em bronzes, pedestais, porém o teu, Lacerda, está na rocha viva e refulgindo aí, morrer não pode mais”*.



Figura 49. Elevador Lacerda após primeira reforma

Os anos posteriores testemunharam uma série de reformas do Elevador Lacerda. No ano de 1906, parou de funcionar para que a eletricidade passasse a movimentar seus motores e sua base foi alargada. Em 1907, foi reinaugurado. No ano de 1930, uma grande reforma, que havia sido conduzida e planejada entre 1927 e 1928 pelos arquitetos Fleming Thiesen e Adalberto Szilard, com a parceria da empresa de elevadores Otis, acrescentou uma nova torre, com mais duas cabinas, além de substituir as duas existentes por modelos mais modernos e eficientes.



Figura 50. Elevador Lacerda em reforma na década de 1930

Em linhas gerais, o elevador teve toda a sua aparência modificada, com os detalhes externos da antiga torre tendo sido camuflados com cimento. Com uma nova estrutura em concreto armado, o Lacerda passou a se impor – especialmente em altura – sobre todas as edificações da Cidade Baixa. Arquitetura de ferro oitocentista havia sido substituída pela de concreto armado, com o elevador assumindo sua feição atual em estilo art-decô. Seu interior também passou por uma modernização, recebendo pisos e paredes de granito.

Posteriormente, outras mudanças: em 1955, o elevador foi estatizado pela prefeitura; em 1961, novos elevadores da Otis foram inaugurados, mais rápidos e dobrando a capacidade por cabine de 16 para 32 pessoas; em 2002, uma reforma introduziu nova iluminação noturna e janelas panorâmicas que mostram o cais e o mercado.

Capitais migrados do escravismo

A Lacerda e Cia. correspondeu à empresa privada que fundou a Todos os Santos. Seus três sócios, Antônio Francisco de Lacerda, John Smith Gillmer (americano) e Antônio Pedroso de Albuquerque (brasileiro com origem gaúcha) eram negociantes que atuavam com destaque na Bahia, todos com registros de envolvimento com escravismo, incluindo participação no contrabando negreiro para o Brasil. O investimento na atividade industrial corresponderia a uma migração dos capitais associados ao tráfico, que vinha sofrendo substanciais limitações, como os tratados de 1815 – que proibiu que aportassem em terras brasileiras os navios negreiros provenientes das partes da costa africana que ficassem ao norte da linha do Equador – e 1826 (estendeu a proibição do tráfico a todos os navios negreiros vindos da África).

Referência

HASTENREITER FILHO, Horacio Nelson; VALIM, Patrícia; BRUNI, Adriano Leal; TELLECHEA, Justina; BARBOSA, André Gustavo de Araújo. **Gestões empresariais inspiradoras**: a trajetória de grandes empreendedores baianos e seus papéis transformadores na atividade empresarial. 1. ed. Salvador, BA: Ed. dos Autores, 2022.

Livro em que o uso do caso é sugerido

BRUNI, A. L. **Administração financeira de empresas no Brasil**. Texto em elaboração.

Problematizações possíveis

Caso você esteja matriculado em alguma das turmas do Prof. Adriano Leal Bruni, apresente suas respostas no formulário disponível em <<https://forms.gle/Fg8x47p3GAUGzZEw5>> antes da aula em que este caso será usado (consulte o planejamento da disciplina). A apresentação dessas respostas pode ser usada para repor notas de atividades de sala de aula (caso a disciplina cursada por você registre notas em atividades de sala de aula). Se lembre que um caso pode conter diferentes problematizações, com códigos apresentados entre colchetes no início de cada conjunto de perguntas. Responda à problematização proposta para a sua aula!

[LACERDA_FIN_AVPROJ] AULAS DE FINANÇAS (ou PROJETOS): Avaliação de projetos.

No livro sugerido, leia o capítulo que discute a avaliação financeira dos projetos, estudando os ritos e métricas de avaliação. Adicionalmente, busque informações adicionais sobre a concepção do “Elevador Hidráulico da Conceição”.

[1] Por que o Elevador Hidráulico da Conceição foi construído? Quais os ganhos planejados?

[2] Sob o ponto de vista das Finanças do projeto, quais os impactos relativos ao Elevador Hidráulico da Conceição?

[3] Quais os desafios financeiros associados ao Elevador Hidráulico da Conceição?