



Francisco Ferreira Saturnino Braga: negócios e fortuna em Campos dos Goytacazes.ⁱ

Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira*

Resumo: O artigo pretende investir no estudo da dinâmica da economia em Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, nas duas décadas que antecedem a abolição da escravidão, a partir dos negócios e da fortuna de Francisco Ferreira Saturnino Braga, proprietário de terras, escravos, usineiro, industrial, concessionário de ferrovias e banqueiro, figura chave para perceber as transformações ocorridas em uma área tradicional da produção açucareira no Brasil. As particularidades obtidas pela observação em escala reduzida podem revelar uma articulação mais complexa com as estruturas de uma economia de mercado. Os negócios de Saturnino Braga revelam nuances de uma sociedade em transição por demarcar uma sensível mudança nas relações econômicas, com destaque aos investimentos industriais, em estradas de ferro e ao capital financeiro movimentado pelos bancos, sem desprezar, naquela conjuntura, outras frentes que renovavam o padrão de acumulação, pela destacada transmutação de investimentos em patrimônio rural, para investimentos em propriedades urbanas. Portanto, trata-se de um estudo sobre fortunas locais em uma escala singular que busca entender as dimensões da economia brasileira nas últimas décadas do século XIX, a partir da trajetória dos homens de negócios.

Palavras-chave: Fortuna – Empresas e Empresário – Campos dos Goytacazes.

Francisco Ferreira Saturnino Braga era português da Freguesia de Santana do Vimeiro, Arcebispado de Braga, nascido a 17 de fevereiro de 1815, filho de Antônio Ferreira Sadorninho e Rita Maria Sadorninho. Depois de alguns anos no Rio de Janeiro, mantendo contato com comerciantes e negociantes de açúcar em Campos dos Goytacazes, em especial com Antônio Francisco Tavares Júnior, com quem veio junto de Portugal, transferiu-se da Corte para aquela cidade tornando-se abastado senhor de terras e de escravos.ⁱⁱ Em Campos, diversificou seus empreendimentos, tornou-se usineiro, industrial, concessionário de obras públicas e banqueiro, transformando-se em um destacado capitalista, empreendedor, seja na qualidade de maior acionista e

* Professor Adjunto da Universidade Federal Fluminense, em Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro.

presidente da Companhia de Fiação e Tecidos Industrial Campista; contratante, acionista e presidente da Estrada de Ferro Campos–São Sebastião, que ligava a freguesia de São Salvador, sede do município de Campos, às freguesias de São Gonçalo e São Sebastião, corredor de privilegiadas planícies com extensos canaviais, onde possuía terra, escravos, cana e usina; e da Estrada de Ferro do Carangola ou Campos-Carangola, que ligava Campos ao Noroeste Fluminense, à Zona da Mata da província de Minas Gerais e aos limites com a província do Espírito Santo, artérias vitais à formação de um mercado inter-regional. Seus negócios estendiam-se a outras empresas do ramo, pois possuía papéis da Estrada de Ferro de Santo Antônio de Pádua e da Estrada de Ferro Campos-Macaé. Por fim, Braga foi presidente e conselheiro da Caixa Econômica de Campos, detinha participações no Banco de Campos e no Banco Comercial e Hipotecário de Campos, na Companhia de Seguros Marítimos, Terrestres São Salvador e na Companhia de Seguros Marítimos, Terrestres e de Escravos Perseverança, instituições, quase na totalidade, situadas em Campos. Sua fortuna pode ser expressa pelo valor dos bens e dinheiro distribuídos em vida aos seus herdeiros, no ano de 1886, cujo montante era de Rs. 739:270\$000, somado ao montante dos bens relacionados no inventário aberto depois da morte de sua esposa, Maria Isabel Marques Braga, em 10 de março de 1888, no total de Rs. 892:330\$000. Assim, o monte-mor de seu patrimônio chegaria a Rs. 1:631.600\$000 ou 1:631 contos,ⁱⁱⁱ traduzidos por 171.332 libras esterlinas.^{iv} Logo, trata-se de uma fortuna de grosso calibre, de capitais dispersos, cuja circulação combinava com a dinâmica da economia local, naquela conjuntura.

Nícia Vilela da Luz e Carlos Pelaez (1972, p. 273/301) observam que, naquele contexto, algumas estruturas vinham-se modificando no Rio de Janeiro, com a superação de antigas técnicas de produção, pela aparição de novas indústrias e pela construção de caminhos de ferro. Em Campos, essas inovações apontadas pelos autores poderiam ser cabalmente percebidas, além da profusão de serviços urbanos, bancos, seguradoras, entre outros. Que impactos produziram essas transformações? Deve-se destacar que a economia local, por concentrar, em larga escala, a produção açucareira com vistas a atender a demanda existente na Corte, vinha passando por algumas inovações industriais, em especial, nas usinas e engenhos, o que equivale dizer que o açúcar forjava uma atividade econômica que integrava a agricultura à indústria. Acrescente-se a isso, a expansão da cafeicultura nas bordas da planície que se dirigia ao maciço de contrafortes da região serrana fluminense. A mobilização em torno dos investimentos na região de Campos, como a instalação de fábricas, a modernização de

usinas e a construção de ferrovias, ocorria, simultaneamente, com a pulsante atuação de instituições financeiras, digo de uma caixa econômica, dois bancos e duas seguradoras.

Companhia de Tecidos e Fiação Industrial Campista

Desde a década de 1870, Francisco Ferreira Saturnino Braga vinha decompondo seus capitais pela indústria, ferrovias, imóveis urbanos e no setor financeiro. Evidencia-se, portanto, a emergência de um empreendedor capitalista cujos negócios tornaram-se plurais nas décadas finais da escravidão. Quando se tornou industrial têxtil, Saturnino Braga passou a defender publicamente a diversidade da produção agrícola em Campos. Segundo ele, a planície goitacá não deveria fazer do plantio da cana de açúcar “sua única e maior riqueza”. Sua indústria de tecidos em Campos necessitava de matéria prima local. Lançou, então, pelo *Monitor Campista*, entre os dias 08 e 10 de março de 1883, uma espécie de apelo com o propósito de convencer os plantadores locais a cultivarem sementes de algodão, entregando-as, gratuitamente, para aqueles que estivessem dispostos iniciar seu plantio. Para o empresário campista, gerir sua unidade fabril a partir da compra de insumos locais seria bem mais vantajoso. Caso contrário, seria necessário trazer do norte do país grande volume da matéria prima a ser utilizada. Sua fábrica deveria beneficiar-se, também, da crescente demanda por sacos para acondicionar café, açúcar e outros produtos. A procura pelo produto na região era grande, haja vista, a hábil e recorrente publicidade nos jornais locais feita pela Companhia de Tecidos de Suruí, em Magé, no Rio de Janeiro. Para estimular os negócios entre suas próprias empresas, Saturnino Braga negociava nas estações das ferrovias Campos – Carangola e Campos – São Sebastião, sacos de pano produzidos por sua fábrica de tecidos, imprimindo maior interatividade entre suas empresas. Hervê Salgado (1988) sugere que Braga não fosse mais simpático ao predomínio exagerado da atividade açucareira em Campos, pois se tratava de um homem que apostava na diversificação dos negócios agrícolas, pois “cultivara muito café nas suas fazendas do Imbé e nas suas fazendas em Campos que, além de produzirem muita cana, produziam um algodão de ótima qualidade utilizado na fabricação de roupas para seus próprios escravos”. O próprio industrial assumia que em suas fazendas e engenhos só se comprava sal e querosene, pois as outras necessidades seriam por elas supridas. Proprietário de terras, senhor de escravos e usineiro, os negócios de Saturnino Braga convergiam para o universo fabril, expondo cenários muito próprios, quanto à dimensão das relações de trabalho no interior da recente fábrica, plena de “centenas de braços

inativos, especialmente mulheres e crianças, condenadas pelo sexo e pela idade a pesarem sobre a família”, denunciando quem seriam aqueles entre os duzentos empregados da fábrica de tecidos.^v

A indústria têxtil de algodão no Rio de Janeiro ocupava, desde 1840, um lugar de destaque na produção industrial nacional com a aplicação de médios e grandes capitais. Até o final do Império, das 25 fábricas instaladas no Rio de Janeiro, 14 delas estavam operando na província. Desde 1860, o uso do vapor como fonte de energia ampliou e renovou a indústria têxtil no país. Nessa conjuntura, segundo Wilson Suzigan (2000, p. 404 – 405), a fábrica de Campos pode ser vista como uma experiência na transferência direta de capitais realizados na produção açucareira por Francisco Ferreira Saturnino Braga. O empreendimento campista beneficiou-se dos surtos cíclicos de investimentos na indústria de transformação, ocorridos no período entre 1880 e 1892. Naquele momento estariam dispostos indicadores favoráveis à ampliação desses recursos em face do aumento do volume das exportações nacionais e da política monetária expansionista praticada pelo Império.

Bancos e Companhias Seguradoras

Em medida que os esforços para implantar um “Banco de Crédito Real” para disponibilizar crédito com taxas de juro mais atraentes, com o intuito de ampliar o tônus da economia local, não surtiram efeito, os demais bancos instalados em Campos encontravam um terreno atraente para atuar com destaque, no crédito por letras descontadas. Francisco Ferreira Saturnino Braga reunia capitais no Banco de Campos e no Banco Comercial e Hipotecário de Campos. Os dois bancos possuíam ativos consistentes. Até 1872, o Banco de Campos havia remunerado os depósitos em conta corrente com juros de 5% ao ano, entretanto, após aquela data a taxa fora reduzida para 4% ao ano, em razão da ociosidade de recursos, de “não haver emprego a lhe dar”, explicitando que a oferta de crédito seria maior que a demanda. Entretanto, percebemos, entre as décadas de 1870 e 1880, um aumento substancial do crédito disponibilizado pelos dois bancos campistas.^{vi} Logo, havia um confortável estoque de ativos nos balanços das instituições financeiras locais. O volume de recursos emprestados pelos dois bancos era significativo. Em 1876, ambos emprestaram 2.922 contos de réis. Dez anos mais tarde, em 1886, registravam uma carteira de crédito total no montante de 4.447 contos de réis, que resultava em uma variação de 62,5% nos empréstimos concedidos. Tanto no Banco de Campos, quanto no Banco Comercial e Hipotecário de

Campos, o maior segmento da carteira de crédito estava no desconto de letras, seguido dos empréstimos em conta corrente e cartas de crédito e, por último, as hipotecas. As letras descontadas representavam quase 90% do volume de crédito alocado. Mesmo depois de 1886, apesar do aumento do percentual de operações inadimplidas, os empréstimos ainda mantinham vigor. As operações registradas como crédito em liquidação e operações ajuizadas, rubricas contábeis reveladoras dos índices de inadimplemento, não apresentam maiores oscilações para o período em tela, traduzindo-se em baixos percentuais até 1885. Para anos próximos a abolição da escravidão, como em 1887, o Banco de Campos apresenta sua mais alta taxa de inadimplência, da ordem de 10,6%, que contrastava com o baixo índice apresentado pelo seu congêneres e concorrente, ou seja, 3,6%. Portanto, podemos visualizar a partir dos dados extraídos das demonstrações contábeis dos dois bancos que, apesar das operações de crédito locais terem estado sujeitas a maiores riscos quando nos aproximamos de 1888, esse risco não comprometeu, integralmente, o volume de crédito e nem limitou sua circulação, indicando, entretanto, uma redução de 25% do volume emprestado pelo Banco de Campos, entre 1885 e 1888; ao contrário do Banco Comercial e Hipotecário de Campos, que aumentou seus níveis de endividamento em 17 %, para o mesmo período.

Mesmo que um grande volume de capitais financeiros fluísse para aplicações em títulos da dívida pública como acentuam os demonstrativos da Caixa Econômica de Campos e do Banco de Campos, tais recursos, ainda assim, não reduziram o estoque de crédito disponibilizado pelas duas instituições financeiras da cidade. Pelo contrário, tanto o Banco de Campos, fundado em 1863, quanto o Banco Comercial e Hipotecário de Campos, cujas atividades iniciaram-se em 1871, mostravam em seus ativos, forte volume de crédito, em especial por letras descontadas, mesmo que apresentassem maiores elevações na provisão para créditos em liquidação e registro de operações ajuizadas, no caso do segundo banco, em 6,27%, para o ano de 1883. Naquele mesmo ano, esse banco registrava operações de desconto que chegavam a 912 contos de réis, representativas de 1.276 letras descontadas, que somados aos 38 contos em letras dadas em caução como garantia de outros empréstimos, perfaziam um total de 950 contos de réis na rubrica referente a títulos descontados e caucionados, ou seja, 53,4% do ativo total.^{vii} No Banco de Campos, o ativo registrava descontos de letras da ordem de 2.923 contos de réis, representando 60,6% do ativo total, distribuídos por 3.074 cambiais descontadas. O valor médio desses 4.350 títulos de crédito negociáveis com desconto

bancário, em caso de uma análise qualitativa desses ativos, poderia revelar ou não os índices de concentração e pulverização dos negócios, que fatalmente, em caso positivo, deveria contribuir para os baixos índices de inadimplência. A dívida privada líquida contabilizada pelos dois bancos de Campos, em 1883, chegaria a 4.205 contos de réis, incluindo o desconto de letras, os empréstimos por conta corrente, cartas de crédito e hipotecas, correspondentes a 76 % das receitas com as exportações globais da cidade de Campos para o Rio de Janeiro, naquele mesmo ano (MELLO, 1882, p. 149).^{viii} Isso significa que as casas bancárias em Campos ofereciam um volume de crédito significativo, mantendo uma taxa de inadimplência relativamente baixa, o que permitia alto giro de capitais na cidade. Por que os bancos tomaram a cimeira no crédito? Seria pelo fato do desconto das cambiais trocadas na praça local, impulsionar e integrar as atividades agrícola, comercial e industrial, pela provável liquidez desses títulos? Seria a possibilidade de o penhor agrícola substituir a hipoteca como garantia, nos empréstimos em conta corrente, já que a produção significaria renda naquele contexto? Se em Campos, como argumenta Sheila Faria, a renda em produto era mais importante que a renda em dinheiro, no espaço da concentração do capital, esse produto sob penhor ou sob cambiais negociáveis poderia garantir os empréstimos nos bancos na troca por dinheiro? Trata-se, portanto, de uma sociedade a caminho da monetarização das relações econômicas? Ou da financeirização do capital? As duas instituições financeiras mantinham relações com congêneres no Rio de Janeiro. O Banco de Campos era credor de capitais depositados no *London & Brazilian Bank*, e depois no *New London & Brazilian Bank*. O Banco Comercial e Hipotecário de Campos era credor de valores depositados no Banco Industrial e Mercantil do Rio de Janeiro.^{ix}

O debate sobre o sistema monetário brasileiro inclui necessariamente, a história financeira e bancária do Brasil. Até meados do século XIX, o país não possuía sequer leis bancárias. Mesmo a lei das sociedades anônimas (1849) e o Código Comercial (1850), não seriam suficientes para regular a atividade bancária. O principal debate que se estabeleceu ao redor dos bancos girava, basicamente, em torno dos requisitos exigidos das casas bancárias, ou seja, da composição do estoque de moeda circulante e da função creditícia, mais especificamente, na condição ou não de emissoras de papel-moeda e do seu propósito de serem indutores do desenvolvimento econômico. O debate fora marcado por posições contraditórias entre metalistas, que pregavam a moeda metálica e um conjunto de restrições ao sistema bancário; e papelistas, aqueles que propunham a emissão de papel-moeda pelos bancos comerciais e uma reforma bancária

liberal, garantindo aos bancos certa função de autoridade financeira. Os papelistas preferiam o padrão fiduciário e os metalistas defendiam o padrão metálico. Segundo Wilson Suzigan e Carlos Peláez (1981), aos papelistas interessavam que os bancos brasileiros tivessem a função de mobilizadores da poupança para a concessão de empréstimos a serem direcionados ao investimento agrícola e industrial, em operações de longo prazo. A falta de capitais próprios deveria levar as instituições bancárias a investirem seus ativos em benefício da produção. Nesse sentido, os papelistas consideravam os bancos como chaves do progresso, motores do crescimento, tendo em vista as experiências em países capitalistas mais avançados.

Os bancos campistas tinham ainda como parceiros as companhias de seguros locais. As duas seguradoras da cidade eram importantes canais de liquidez para as instituições de crédito. Tanto a Companhia de Seguros Marítimos e Terrestres São Salvador de Campos, quanto a Companhia de Seguros Marítimos, Terrestres e de Escravos Perseverança, tinham participação acionária, embora pequena, de Francisco Ferreira Saturnino Braga. Por outro lado, as duas companhias eram credoras com “dinheiro a prazo fixo”, tanto no Banco de Campos quanto no Banco Comercial e Hipotecário de Campos. Em 1872, a seguradora São Salvador efetuou seguros no valor de 4.211 contos, com prêmios de 31 contos e pagamento de sinistros e avarias de 12 contos (ALVARENGA, 1886, p.14 – 15). Onze anos depois, em seu balanço de 1883, a mesma companhia segurou 5.292 contos, com prêmios recebidos no valor de 29 contos e pagou 121\$500 em avarias e sinistros.^x Da mesma forma, em 1872, a seguradora Perseverança negociou seguros no montante de 3.480 contos, com prêmios da ordem de 26 contos e pagou, em sinistros e avarias, 41\$000 (ALVARENGA, 1886, p. 14 – 15). No exercício de 1883, mais uma vez a empresa seguradora de escravos efetuou seguros no valor de 1.951 contos, com prêmios no montante de 14 contos, sem nenhum sinistro ou avaria paga.^{xi} Sem dúvida, os baixos desembolsos das seguradoras não somente engordavam seus lucros, como faziam crescer o caixa dos bancos locais.

Caminhos de ferro

O período mais intenso da construção de ferrovias na província do Rio de Janeiro aconteceu entre 1875 e 1885. Segundo Andréa Rabello (1996), até o fim do Império, havia 1.344 quilômetros de trilhos fincados em território fluminense. Embora a autora reforce que os corredores do café determinaram a expansão da malha ferroviária, temos de reconhecer que os trilhos que corriam pelo Norte e Noroeste fluminense

transportavam algo mais que sustentasse um bom negócio para garantir o retorno dos capitais investidos. Esse *plus* fazia parte das cláusulas estabelecidas nas concessões que garantiam a remuneração, pelo governo, do capital investido, com juros pagos pela fazenda provincial, eliminando os riscos dos investimentos privados por ônus ao erário público. Andréa Rabello chama a atenção para os tipos de bônus oferecidos pela província no processo de contratação de obras para a construção de ferrovias fluminenses: isenção de impostos de importação sobre máquinas e material rodante e privilégio de zona, para garantir o monopólio na prestação do serviço. Muitos dos projetos dessas ferrovias eram iniciativas de fazendeiros locais com capitais próprios, embora isso não significasse abrir mão daqueles privilégios, além de empréstimos, emissão de debêntures e ações, desde que satisfeitas às exigências legais. O maior desses privilégios seria a já mencionada garantia de juros, fixada em 7% ao ano a serem pagos aos acionistas por um período médio de 30 anos. Esses valores, posteriormente, deveriam ser reembolsados aos cofres provinciais, desde que a renda líquida gerada pela ferrovia ultrapassasse 8% ou 9% do valor do capital social, o que raramente acontecia. Para a autora, esse tipo específico de privilégio poderia ser visto como um artifício para atrair capitais interessados nas empresas constituídas, sem desconsiderar, contudo, a maestria política em captar fundos públicos. Nesse sentido, é preciso vertebralizar a análise do processo histórico, tentando perceber as injunções políticas nas negociações de tais concessões. No Brasil, guardadas as contradições apresentadas pela interseção entre uma economia de base escravista com práticas capitalistas, o processo de construção de ferrovias não seria tão diferente do que ocorrera nos principais países capitalistas europeus e nos EUA marcados por regimes de concessões e pela intervenção do Estado, mantido os privilégios (LANDES, MOKYR e BAUMOL, 2010).

As estradas de ferro que partiam de Campos dos Goytacazes tiveram em Francisco Ferreira Saturnino Braga um dos seus principais empreendedores. A primeira delas alcançava a crescente produtividade dos engenhos e usinas de açúcar. Tratava-se da Estrada de Ferro Campos-São Sebastião,^{xii} contratada com a província em 4 de setembro de 1869, por João de Sá Vianna e Rodolfo Evaldo Newbern, pelo prazo de 30 anos, cuja obra iniciou-se em 2 de outubro de 1871, inaugurada ao tráfego em 1873. A ferrovia tinha uma extensão aproximada de 20 quilômetros ligando o Largo do Rocio, no centro da cidade, à freguesia de São Sebastião, passando pela freguesia de São Gonçalo. Wilson Suzigam (2000, p. 213 – 228) destaca que a concorrência com o açúcar de beterraba europeu e a melhor produtividade e qualidade do açúcar produzido

pelos engenhos a vapor em Cuba, seduziram o Império do Brasil a investir na inovação tecnológica dos engenhos e usinas brasileiras, pelo incentivo na utilização de máquinas a vapor. Os bons ventos para investir levaram os proprietários de usinas e engenhos em Campos a inovarem sua produção substituindo as antigas moendas de almanjarra. O incentivo, além das máquinas, incluía a construção de ramais ferroviários internos, entre os estabelecimentos produtivos e os eixos das principais ferrovias. As mudanças seriam estimuladas por subsídios governamentais, com oferta de garantias de juros e com empréstimos até o limite de 30 mil contos, correspondentes a 3,3 milhões de libras esterlinas. Além disso, o governo ofereceria isenção de impostos e de direitos de importação sobre máquinas e equipamentos para usinas e para montagem de ramais ferroviários auxiliares de bitola estreita, incluído material rodante. Segundo Suzigam, a opção pelos investimentos em usinas revestia-se do fato delas terem uma maior independência em relação aos plantadores, com melhor controle sobre os suprimentos e preços da cana, embora não estivesse tão distante da estrutura do engenho. No lugar dos engenhos centrais, as usinas tornaram-se o centro das atenções, tocadas pelas malhas ferroviárias que as integravam com canaviais e com os principais ramais das estradas de ferro que cruzavam Campos dos Goytacazes.^{xiii}

A Estrada de Ferro Campos-São Sebastião, um desses ramais ferroviários que ligava as usinas aos canaviais, a outras ferrovias e a Campos, transportou, em 1883, 46 mil pessoas com suas quatro locomotivas e oito carros de passageiros, 7.890 toneladas de mercadorias e 1.803 animais, registrando um resultado positivo de 11,6 contos de réis (ALVARENGA, 1886) O capital inicial investido foi de 600 contos.^{xiv} A ferrovia foi adquirida por Francisco Ferreira Saturnino Braga e mais quatro sócios para formarem a Sociedade Comanditária Saturnino Braga & Cia. Na realidade, a Estrada de Ferro Campos-São Sebastião servia como um corredor para o transporte de aguardente, cana, açúcar, escravos, lavradores, fazendeiros e usineiros. Os trilhos passavam por várias usinas e engenhos, dentre os quais, o engenho da Fazenda Velha, propriedade do empresário campista, montado com tecnologia a vapor, pela utilização de bateria evaporadora e defecadores a vácuo (ALVARENGA, 1886).^{xv} Dessa forma, a ferrovia atendia uma planície de grandes produtores que avançavam no processo de ampliar a produtividade da agroindústria açucareira, em face da implantação de equipamentos modernos, em espaços tidos, tradicionalmente, como os que mais produziam cana e açúcar no município, localizados nas freguesias de São Gonçalo e São Sebastião

(FARIA, 1985). A aquisição da “ferrovia do açúcar” por Saturnino Braga foi a primeira investida na concessão de obras públicas por parte do empresário.

A “Estrada de Ferro entre a cidade de Campos e as raias da Província de Minas Gerais” dada a percorrer os “férteis e já assaz povoados vales dos rios Muriaé e Carangola” seria contratada, ainda sem privilégio, em 12 de abril de 1872, por Mariano Alves de Vasconcellos, Manoel Rodrigues Peixoto, Chrisanto Leite de Miranda Sá e Francisco Portella.^{xvi} Portella, que parecia ser experiente contratador de obras públicas, cultivara uma atuação política destacada na Província: fora presidente da Câmara Municipal de Campos, deputado provincial e seria futuro presidente do estado do Rio de Janeiro, inaugurando a primeira administração estadual republicana. Mais adiante, a Estrada de Ferro Campos-Carangola ou Estrada de Ferro do Carangola, levaria seus trilhos ao extremo norte da província fluminense, a Minas Gerais e ao limite com o Espírito Santo. Em 1881, a ferrovia contaria com, aproximadamente, 150 quilômetros de extensão, uma das maiores da província fluminense. Sua diretoria, desde 1879, era formada, além de Saturnino Braga, na presidência, pelo comendador José Cardoso Moreira, futuro presidente da Caixa Econômica de Campos; e por José Alves da Torre, diretor do Banco de Campos.^{xvii} Até então, não nos debruçamos sobre os vínculos desses agentes econômicos com a política regional, provincial ou do Império. Entretanto, esse é um dos problemas com os quais devemos deparar.

As obras da Estrada de Ferro do Carangola foram iniciadas em 1875, na estação inicial situada no “Lado Norte”, na margem esquerda do rio Paraíba, cuja pedra fundamental foi lançada com a presença do Imperador Pedro II. No ano de 1881, a ferrovia produziu receitas líquidas de 170 contos de réis. Seu capital inicial foi de 6.000 contos de réis, distribuído por 30 mil ações garantidas com juros de 7% ao ano, afiançados por 20 anos e garantidos por mais 10 anos.^{xviii} As boas expectativas em torno da ferrovia forçaram sua terceira expansão em direção à província de Minas Gerais.^{xix} Os principais produtos transportados eram: café, açúcar, aguardente, madeira em toras e curvas, móveis, lenha, frutas, ovos, milho, feijão, arroz, mandioca, farinha de mandioca, cereais em geral, cal, tijolos, telhas, asfalto, cimento, paralelepípedos, materiais de construção em geral, máquinas para a lavoura, estrume, capim, animais de todo tipo, encomendas diversas.^{xx} A ferrovia que unia o Rio de Janeiro a Minas Gerais e ao Espírito Santo auferiu, em 1883, renda no valor de 561 contos, sendo 447 contos relativos ao transporte de mercadorias e 87 contos resultantes do transporte de passageiros. Naquele ano, a Estrada de Ferro do Carangola apresentaria um lucro de 263

contos. Três anos depois, em 1886, já com seus 188 quilômetros, a Estrada de Ferro Campos-Carangola transportaria 51 mil passageiros, 32 mil toneladas de mercadorias (12 mil toneladas de café, dois mil de açúcar e 18 mil toneladas de mercadorias diversas) e 2.623 animais.^{xxi} O transporte de mercadorias representava aproximadamente, 80% das suas receitas. A ferrovia demarcava o processo de ocupação do território fluminense, que resultou, inclusive, no desmembramento das freguesias de Natividade (Carangola) e de Bom Jesus, nos limites das províncias de Minas Gerais e Espírito Santo, respectivamente.

A Estrada de Ferro Macaé–Campos e sua extensão a Estrada de Ferro Santo Antônio de Pádua, que ligava São Fidelis a Miracema, também eram estratégicas para Campos.^{xxii} Francisco Ferreira Saturnino Braga investira seus capitais nas duas companhias, com maior proporção na segunda. As receitas com transporte de mercadorias do ramal de Santo Antônio de Pádua equivaliam, aproximadamente, a 20% do total faturado pelas duas ferrovias, notadamente, pelo transporte de café. Deduz-se, tendo em vista as receitas obtidas pelas ferrovias que cortavam e se entrecruzavam em Campos, pelo transporte de múltiplas mercadorias, que o desempenho dessas empresas se valia, em grande parte, do transbordo de densa produção embarcada em regiões contíguas a Campos, incluindo as províncias vizinhas. A estação terminal da Estrada de Ferro Santo Antônio da Pádua, por exemplo, ficava em Miracema, área fronteira com a Zona da Mata mineira. Junto com as estações de Patrocínio, São Paulo do Muriaé e Tombos do Carangola, ramais da Estrada de Ferro Campos-Carangola que chegavam até Minas Gerais, mais a estação de Santo Eduardo, que esbarrava nos limites com a província do Espírito Santo, fechava-se um circuito ferroviário que encontrava seu ponto de magnetismo em Campos, para mais tarde, seguir para Macaé, e daí para Niterói e Rio de Janeiro.

Para João Alvarenga (1882), a cidade de Campos chegara quase à condição de um posto “exclusivo intermediário na exportação e importação de gêneros de nosso e circunvizinhos municípios”. Esse xadrez ferroviário, cujo eixo integrador localizava-se em Campos, tornara-se multimodal, lançando-se das “raias de Minas” até o porto macaense de Imbetiba, esvaziando o precário escoamento da produção regional, até então, feito por navegação de cabotagem, desde São João da Barra, sob a responsabilidade da companhia de navegação local, da qual Francisco Ferreira Saturnino Braga, também, possuía algumas ações (ALVARENGA, 1885). No intuito de superar a intempéries da natureza trazidas por velas, ventos e bancos de areia, os

caminhos de ferro fizeram de Campos dos Goytacazes um ponto nevrálgico na articulação de mercados regionais. A integração promovida pelas ferrovias empreendidas por Francisco Ferreira Saturnino Braga e seus sócios trouxe para Campos a centralidade das trocas regionais. Há muito, desde a década de 1850, seus representantes políticos vinham demonstrando uma pretensão inequívoca em conquistar a autonomia política da região, consubstanciada por seu papel econômico. O primeiro passo seria juntar em uma só unidade política, a cartografia que envolvia as terras ribeirinhas aos rios Paraíba, Pomba, Itabapoana, Muriaé, Carangola e Itapemirim. Se o projeto político de fundar a província de Campos dos Goytacazes esvaiu-se no tempo, os negócios e a fortuna de Francisco Ferreira Saturnino Braga riscaram cada quilômetro dessa utopia.

Fortuna

Sheila Faria (1985) identifica certa mutação nas fortunas em Campos dos Goytacazes a partir de dois recortes distintos. Primeiro, a emergência de uma nobreza rural que, em meados do século XIX, atuava no monopólio da produção açucareira, em função das inovações pela técnica do vapor. Depois, nas duas últimas décadas do mesmo século, os “capitalistas” assumem a dianteira no lugar daquela nobreza, associados aos engenhos centrais e às usinas, cujos interesses estariam na indústria e não na cultura da cana. Nos últimos anos do trabalho escravo, os “capitalistas” acabaram desbancando os nobres da terra. Logo depois, segundo a autora, a “crise” da escravidão teria corroído as bases do enriquecimento e provocado a decadência de muitos fazendeiros, induzindo-os a venderem suas propriedades ou associarem-se a outros. Por fim, as sociedades agrícolas e comerciais e os “capitalistas” assumiram o controle da riqueza.

A meu ver, de fato, essa movimentação de capitais indica certas mudanças pelas quais vinham passando uma sociedade rústica, agrária e escravista, que aos poucos se transformava em uma sociedade liderada por “capitalistas” que investia em indústrias, ferrovias, serviços públicos e instituições financeiras. Entretanto, desejo argumentar que os espectros da “ruína” devem ser repensados a partir das impressões deixadas pelos diversificados negócios e pela fortuna acumulada por figuras como Francisco Ferreira Saturnino Braga, imune a “crise” identificada por Sheila Faria. Sua riqueza não se esvai ao transpor da condição de “nobre rural” para a condição de “capitalista”. Ao contrário, percebo que os vetores pelos quais seus capitais deslocam-se oferecem um campo de

visão mais transparente no quadro geral da economia local. São capitais que se renovam no campo ou se deslocam para indústrias e ferrovias; capitais que são invertidos na inovação tecnológica da produção açucareira. Todavia, são capitais que migraram para o setor financeiro, em caráter especulativo; aplicados em depósitos a prazo, com rendimento de juros, ou em títulos da dívida pública, carreados por instituições como a Caixa Econômica ou pelos bancos locais. Por seu turno, essas instituições comportam rubricas em ativos que expandem as operações de crédito. Esses ativos, também, migram para investimentos em imóveis urbanos. Todo esse capital cambiante tem sua história, que não pode limitar-se, exclusivamente, a perspectiva de “crise”. Destarte, é preciso reconhecer que esse deslocamento da riqueza suporta a recriação das fortunas e não a somente a sua destruição, instado pelas amplas e plurais investidas do “capitalista” atuando na economia de mercado, como destacaria Fernand Braudel (1985).

O quadro a seguir apresenta a decomposição da fortuna de Francisco Ferreira Saturnino Braga em dois instantes: na partilha de parte dos bens, feita em vida, no valor total de Rs. 739:270\$000, dividida entre os onze filhos do casal, em 5 de julho de 1886; e o inventário, no valor total de Rs. 892:330\$000, aberto em 12 de abril de 1888, depois da morte de sua mulher Maria Isabel Marques Braga. Francisco Ferreira Saturnino Braga foi o inventariante dos bens do casal até a sua própria morte, ocorrida no ano seguinte. O valor total dos bens deixados pelo casal chegaria à expressiva fortuna de Rs. 1.631:600\$000.

Na partilha, os imóveis urbanos, com expressiva concentração em Campos dos Goytacazes, já predominavam como grupo principal representando quase 58% do total dos bens. Em segundo estava o dinheiro (moeda em espécie) entregue aos herdeiros. Esses dois grupos representavam mais de 80% do patrimônio do casal doado aos filhos, dois anos antes do inventário. Os imóveis rurais (duas fazendas), suas benfeitorias, cana, usina, escravos e animais foram cedidos pela metade, não tendo sido possível identificar o que teria ocorrido com a outra parte da escravaria, pois no inventário, aberto dois anos depois, não haveria menção aos cativos, em face da data do documento entregue pelos avaliadores: 14 de maio de 1888. Pela partilha, coube a cada um de seus onze filhos o quinhão de Rs. 65.352\$000, com exceção de um deles a quem coube mais Rs. 20:000\$000, como compensação pela negociação de parte do controle sobre a fábrica de tecidos. Saturnino Braga reservara para si as ações que dispunha em diversas empresas. Quando da abertura do inventário, em 1888, o grupo de bens que mais se

destacou, foi exatamente o investimento em ações de companhias diversas. Os papéis que representavam os investimentos do empresário em sociedades diversas perfaziam 48% dos bens inventariados. Destacavam-se participações na Companhia Tecidos Fiação Industrial Campista, na Estrada de Ferro Campos Carangola e no Banco de Campos. O grupo patrimonial representativo dos imóveis urbanos continuava expressivo, mantendo sua concentração em Campos, embora houvesse imóveis de elevado valor no Rio de Janeiro. Os dois principais grupos, imóveis e participações acionárias, somavam juntos, 82% do valor total do patrimônio inventariado. Logo, os negócios rentistas dividiam suas atenções com os investimentos industriais e no setor de serviços.

Portanto, o quadro geral da fortuna de Francisco Ferreira Saturnino Braga demonstra que 72% do seu patrimônio era composto por imóveis urbanos e participações acionárias em empresas diversas. Os imóveis urbanos chegavam a quase metade dos bens totais. A migração de capitais para a imobilização urbana já havia sido sinalizada por Sheila Faria (1985, P. 240 – 244), ao deparar-se com o inventário do barão de São José, de 1886, no mesmo ano da partilha dos bens de Saturnino Braga.^{xxiii} O percentual registrado em investimentos nesse tipo de imóvel, levou a autora a surpreender-se com a súbita mudança na composição patrimonial comparado ao inventário aberto depois da morte de sua esposa, baronesa de São José, em 1878, cuja característica básica era a concentração de bens fundiários e escravos. Oito anos depois, o patrimônio do barão, além de estar bastante depreciado, concentrava 81% de sua fortuna em imóveis urbanos. Se acrescentarmos os 33 contos de réis investidos em ações do Banco de Campos, pode-se afirmar que esse tipo de variação patrimonial não deveria mais ser tão incomum naquela região. O que teria provocado esse deslocamento? Pelo menos, até o fim da escravidão essas mudanças não chegaram a abalar a produção açucareira. Ainda que não estivesse sendo financiada por créditos interpares, a produção de açúcar poderia estar sendo financiada pelo capital bancário ou por investimentos do governo na inovação da produção, ou até mesmo pela inversão de ganhos obtidos nos setores industriais e de serviços. Nesse sentido, pode-se afirmar que, no caso de Francisco Ferreira Saturnino Braga, trata-se de uma fortuna que se reproduziu sem haver perdido a grandeza agrária no curso dos últimos 20 anos, pois se multiplicou e se sustentou até 1888. Seria ele, portanto, um “empreendedor” cuja renda, ainda que em parte derivada da terra e do trabalho escravo, seria ampliada pelos ganhos industriais, privilégios por concessões, capitais rentistas e especulativos? Como se

articulam os demais proprietários de terras e escravos? Trata-se de questões abertas a partir das possibilidades oferecidas pela redução de escala.

TABELA
QUADRO GERAL DA FORTUNA DE FRANCISCO FERREIRA SATURNINO BRAGA

Bens	Partilha 1886	%	Inventário 1888	%	Total	%
Grupo I – Meio Circulante	162:710\$000	22,00			162:710\$000	9,99
Dinheiro	162:710\$000	22,00			162:710\$000	9,99
Grupo II – Imóveis Urbanos	435:200\$000	58,86	304:500\$000	34,12	739:700\$000	45,33
Acima de 10:000\$000	167:000\$000	22,58	205:500\$000	23,02	372:500\$000	22,83
Entre 5:000\$000 e 9:999\$999	79:000\$000	10,68	63:300\$000	7,10	142:300\$000	8,72
Até 5:000\$000	189:200\$000	25,60	35:700\$000	4,00	224:900\$000	13,78
Grupo III – Imóveis Rurais, Cana/Usina, Escravos e Benfeitorias	135:000\$000	18,26	155:980\$000	17,48	290:980\$000	17,83
Fazendas e 123 escravos	135:000\$000	18,26	85:265\$000	9,55	220:265\$000	13,50
Usinas e safras de cana			45:803\$000	5,13	45:803\$000	2,80
Animais diversos			24:912\$000	2,80	24:912\$000	1,53
Grupo IV – Participações Societárias	6:360\$000	0,88	431:850\$000	48,40	438:980\$000	26,85
Estrada de Ferro Campos Carangola	6:360\$000	0,88	81:000\$000	9,07	87:360\$000	5,35
Estrada de Ferro Santo Antônio de Pádua			20:000\$000	2,24	20:000\$000	1,22
Estrada de Ferro Macaé Campos			2:300\$000	0,26	2:300\$000	0,14
Banco de Campos			56:000\$000	6,28	56:000\$000	3,43
Banco Comercial e Hipotecário de Campos			12:450\$000	1,40	12:450\$000	0,76
Cia de Seguros Marítimos, Terrestres São Salvador de Campos			2:500\$000	0,28	2:500\$000	0,15
Cia de Seguros Marítimos, Terrestres e de Escravos Perseverança de Campos			1:500\$000	0,17	1:500\$000	0,09
Cia de Seguros Prudente – Rio de Janeiro			4:600\$000	0,51	4:600\$000	0,28
Cia de Navegação de São João da Barra			1:500\$000	0,17	1:500\$000	0,09
Cia Tecidos Fiação Industrial Campista			250:000\$000	28,02	250:000\$000	15,34
Total	739:270\$000	100,00	892:330\$000	100,00	1.631:600\$000	100,00

Considerações Finais

Quem seria Francisco Ferreira Saturnino Braga? Sua trajetória de homem de negócios aponta possibilidades distintas de interpretação. Pode ser visto como um agente indutor do desenvolvimento econômico, como imperativo da mudança,

percebido como o empreendedor shumpteriano, cujas qualidades aparecem em raras pessoas, atribuídas do processo de inovação e da capacidade transformadora capitalista no século XIX. Por outro lado, sua riqueza poderia ser explicada por constituir-se, se assim fosse, membro de uma fração da classe senhorial, enriquecido pela renda obtida da exploração da grande propriedade, seja pelo uso do trabalho escravo, seja pela apropriação de parte da produção de lavradores e arrendatários, mantidos sob as relações de produção pré ou não-capitalistas. Contudo, creio que a mais adequada das interpretações seria aquela que aposta na recriação permanente das fortunas no espaço da economia de mercado, cuja atividade econômica move-se a partir da produção mercantil para integrar-se ao capitalismo. Daí o recurso a Braudel, sem dispensar a possibilidade e o cuidado em desatar os rígidos fios da estrutura observando as singularidades e particularidades inscritas na redução de escala e no recurso a trajetória dos agentes individuais e coletivos da história. Dessa feita, podemos interrogar sobre a reprodução das fortunas em Campos dos Goytacazes e na sofisticação dos ganhos que fazem da “crise” motor da riqueza. Quem viria depois de Francisco Ferreira Saturnino Braga?

Bibliografia

ALVARENGA, João de. *Almanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da cidade e município de Campos para 1885*. Campos, Typographia do Monitor Campista, 1884

_____ *Alamanak Mercantil, Industrial, Administrativo e Agrícola da cidade e município de Campos para 1881*. Campos, Typographia do Monitor Campista, 1882.

BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Lisboa, Teorema, 1985.

CAMINHOÁ, Luiz Monteiro. *Cana de assúcar e café – relatório apresentado ao governo imperial*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1880.

DE CARLI, Gileno. *Evolução do problema canavieiro fluminense*. Rio de Janeiro, Irmãos Pongetti Editores, 1942

DONALD Jr., Cleveland. *Slavery and abolition in Campos, Brazil, 1830/1888*. Cornell University, 1973. (Tese de doutorado)

FARIA, Sheila Siqueira Castro. *Terra e trabalho em Campos dos Goytacazes, 1850-1920*. Niterói, UFF, 1985. (Dissertação de Mestrado)

- FEYDT, Júlio. *Subsídios para a história de Campos dos Goytacazes*. Rio de Janeiro, Editora Esquilo, 1979.
- FRAGOSO, João Luiz. *Para que serve a História Econômica? Notas sobre a história da exclusão social no Brasil*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, nº 29, p. 3-28, 2002.
- GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais: morfologia e história*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.
- LAMEGO, Alberto Ribeiro. *A terra Goitacá*. Niterói, Imprensa Oficial,
- LANDES, David S., MOKYR, Joel e BAUMOL, Willian J. (orgs.) *A origem das corporações: uma visão histórica do empreendedorismo da Mesopotâmia aos nossos dias*. Rio de Janeiro, Elsevier / Campus, 2010.
- LUZ, Nícia Vilela e PELAEZ, Carlos Manuel. *Economia e História: o encontro entre dois campos do conhecimento*. Revista Brasileira de Economia. Rio de Janeiro, nº 26, p. 273 – 301, julho / setembro de 1972.
- MATTOSO, Kátia de Queiroz. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1990
- MELLO, José Alexandre Teixeira de. *Campos dos Goytacazes em 1881*. Rio de Janeiro, Typographia, Litographia Laemmert & Cia., 1886.
- NUNES, Neila Ferraz Moreira. *A Experiência Eleitoral em Campos dos Goytacazes (1870 – 1889): frequência eleitoral e perfil da população votante*, em: DADOS – Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, Vol. 46, nº 2, 2003.
- PELAEZ, Carlos e SUZIGAN, Wilson. *História Monetária do Brasil*. Brasília, EdUnB, 1981.
- PENHA, Ana Lúcia Nunes. *Economia e política na construção do Canal Campos-Macaé (1835 – 1875)*. Tese de Doutorado, PPGH/UFF, Niterói, 2012.
- RABELLO, Andrea Fernandes Consídera Campagnac. *Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro: ferrovias e café na segunda metade do século XIX*. Niterói, UFF, 1996. (Dissertação de Mestrado).
- REVEL, Jacques, Prefácio; in: LEVI, Giovanni. *A herança imaterial*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.
- SALGADO, Hervê. *Campos – na taba dos goytacazes*. Niterói, Imprensa Oficial, 1988.
- SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. Campinas, Hucitec / Unicamp, 2000.

Notas

ⁱ Esse artigo refere-se a anotações de pesquisa em estágio inicial. Agradeço a contribuição e o empenho da direção, dos funcionários e estagiários do Arquivo Público de Campos dos Goytacazes; a leitura e os comentários de Ana Lúcia Nunes Penha; e a generosidade do médico Wellington Paes, em permitir o acesso ao seu acervo particular em Campos dos Goytacazes.

ⁱⁱ *Jornal de Campos*, 3 de novembro de 1889, p.1 – acervo FBN.

ⁱⁱⁱ Inventário I03043. Acervo – Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes – APM.

^{iv} Para efeito de conversão cambial elegemos a cotação da libra esterlina em 31 de dezembro de 1888 (1 Libra = Rs. 9\$523). Ver MATTOSO (1990, p. 254).

^v *O Auxiliador da Indústria Nacional*, Rio de Janeiro, maio de 1885, p. 114-115 – acervo Fundação Biblioteca Nacional - FBN.

^{vi} Relatório de Presidente de Província de 1871. 19ª Legislatura. Niterói, 29 de setembro de 1872 – acervo Biblioteca Estadual de Niterói/Sala da História Fluminense – BEN/SHF.

^{vii} Balanço Semestral findo em 31 de dezembro de 1883 – *Monitor Campista*, 4 de janeiro de 1884 – acervo AHMCG.

^{viii} Segundo Teixeira de Mello as vendas do município no ano de 1880 chegaram a 5.011 contos: café, 750 contos; açúcar 2.645 contos; aguardente, 773 contos; álcool, 64 contos; goiabada, 150 contos; feijão, 4 contos; milho, 8 contos; sola e peles, 18 contos; jacarandá, 360 contos; peroba, 133 contos; tapinhoam, 4 contos; cedro, 45 contos; outras madeiras, 34 contos; e produtos diversos, 20 contos.

^{ix} Balanço Semestral findo em 31 de dezembro de 1883 – *Monitor Campista*, 4 de janeiro de 1884 – acervo APMCG.

^x Balanço de 31 de dezembro de 1883. *Monitor Campista*, 6 de janeiro de 1884 – acervo APMCG.

^{xi} Balanço de 31 de dezembro de 1883. *Monitor Campista*, 1º e 2 de fevereiro de 1884 – acervo APMCG.

^{xii} Autorizada a concessão pela Lei Provincial 1407 de 24 de dezembro de 1868.

^{xiii} A diferença entre engenho e usina central era dada pela dimensão das etapas de produção. A usina cultivava e processava, o engenho central só produzia açúcar, por beneficiamento. (FARIA, 1985).

^{xiv} Relatório de Presidente da Província do Rio de Janeiro de 1884 – acervo Biblioteca Estadual de Niterói/Sala da História Fluminense – BEP / SHF.

^{xv} Defecadores a vácuo eram grandes tachos metálicos aquecidos por serpentinas, colocados dentro deles, onde circulava o calor. (FARIA, 1985, p. 163).

^{xvi} Relatório de Presidente da Província do Rio de Janeiro de 1872. 19ª Legislatura – acervo BEN/SHF.

^{xvii} Cardoso Moreira era fazendeiro, proprietário de extensas terras entre Cachoeiras (atual Cardoso Moreira), Monção (Italva) e Porto Alegre (Itaperuna), todas localizadas na freguesia de Santo Antônio de Guarulhos, onde produzia cana, aguardente e café.

^{xviii} Decreto-Lei 6618 de 9 de fevereiro de 1876, nos termos da Lei 245 de 14 de setembro de 1873, concedia a garantia de juros de 7% a.a., ao capital adicional que for efetivamente empregado na construção da Estrada de Ferro do Carangola e seus ramais, até o máximo de mil contos de réis, ficando assim elevado a seis mil contos de réis o capital ficado pelo Decreto 5822 de 12 de dezembro de 1874. Thomaz José Coelho de Almeida, com rubrica do Imperador.

^{xix} Decreto 6119 de 09 de fevereiro de 1876 – Permite o prolongamento da Estrada de Ferro do Carangola até a cidade de São Paulo do Muriaé, em Minas Gerais, a partir do ramal de Patrocínio, extensão da estação de Porto Alegre, atual Itaperuna.

^{xx} Consultar também, *Instruções e Tarifas da Estrada de Ferro do Campos ao Carangola*, Typographia de G. Leuzinger & Filho, 1877 – acervo Biblioteca de Obras Raras – BOR/CT/UFRJ.

^{xxi} Relatório de Presidente da Província do Rio de Janeiro de 1886 – acervo BEM/SHF.

^{xxii} O trecho entre São Fidelis e Santo Antônio de Pádua deriva da Lei Provincial nº 1574 de 31 de outubro de 1871, com concessão por trinta anos.

^{xxiii} O patrimônio do casal quando da abertura do inventário da baronesa, em 1878, era de 675 contos, incluindo propriedades rurais e escravos. Oito anos depois, o inventário do barão chegaria a 144 contos, concentrado em aplicações financeiras e imóveis urbanos.