

# Martins Lage e Mattos Costa: a formação de um negociante na praça do Rio de Janeiro e em suas conexões atlânticas (1842-1857)

**Thiago Vinicius Mantuano da Fonseca**

Universidade Estadual de Santa Cruz  
Salobrinho, Bahia, Brasil

**Recebido em:** 30 mar. 2024

**Aprovado em:** 14 jun. 2024


**Publicado em:** 04 out. 2024

## Resumo

O presente artigo objetiva contribuir com o conhecimento sobre os negociantes na praça do Rio de Janeiro e suas conexões atlânticas, no século XIX. A pesquisa tem como objeto os primeiros quinze anos de formação e experiência na trajetória pessoal de negócios de Antônio Martins Lage (1825-1900), mas recupera as condições antecedentes que este negociante encontrou tanto nos negócios familiares herdados de seus pais, os Martins Lage, quanto no legado da experiência de associação familiar com o seu sogro, Joaquim de Mattos Costa. O texto conclui que Antônio Martins Lage logrou alcançar lugar de destaque, enquanto negociante e proprietário de capital mercantil, agindo na reiteração de processos históricos imbricados que delineavam um quadro de revitalização da escravidão, construção do Estado Nacional e arraigamento da subordinação brasileira na Divisão Internacional do Trabalho através do pleno funcionamento de sua economia agrário-exportadora.

**Palavras-chave:** Negociante. Capital. Mercantil. Rio de Janeiro. Conexões Atlânticas.

\* Professor Visitante na Universidade Estadual de Santa Cruz, Departamento de Filosofia e Ciências Humanas. Doutor, Mestre e graduado em História pela Universidade Federal Fluminense. E-mail: thiago\_mantuano@id.uff.br

 <https://orcid.org/0000-0003-1347-2018>

 <http://lattes.cnpq.br/1952282116115484>

## Martins Lage and Mattos Costa: the formation of a businessman in the place of Rio de Janeiro and in his Atlantic connections (1842-1857)

**Thiago Vinicius Mantuano da Fonseca**

State University of Santa Cruz  
Salobrinho, Bahia, Brazil

**Received:** 30<sup>th</sup> March 2024

**Approved:** 14<sup>th</sup> Jun. 2024

**Published:** 04<sup>th</sup> Oct. 2024


### Abstract


This article aims to contribute as knowledge on the businessmen on the street of Rio de Janeiro and its Atlantic connections, in the 19th century. The research takes as its object the first fifteen years of training and experience in the personal business career of Antônio Martins Lage (1825-1900), but recovers the background conditions that this businessman encountered both in the family businesses inherited from his countries, the Martins Lage, how much he left behind is the experience of family association with his son, Joaquim de Mattos Costa. The text concludes that Antônio Martins Lage achieved a place of prominence, as a businessman and owner of commercial capital, leading the reiteration of intertwined historical processes that delineate a framework of revitalization of work, construction of the National State and roots of Brazilian subordination in the International Division of the Work through the full functioning of your agrarian-export economy.

**Keywords:** Negotiator. Capital. Trade. Rio de Janeiro. Atlantic Connections.

---

\* Visiting Professor at the State University of Santa Cruz, Department of Philosophy and Human Sciences. PhD, MA and BA in History from Fluminense Federal University. E-mail: thiago\_mantuano@id.uff.br

 <https://orcid.org/0000-0003-1347-2018>

 <http://lattes.cnpq.br/1952282116115484>

O presente artigo busca contribuir com a longa e diversa tradição historiográfica de estudos e pesquisas sobre os agentes de negócios no Império do Brasil (Cf. Guimarães, 2003). Embora torne objeto os primeiros quinze anos de formação e experiência na trajetória pessoal de negócios de Antônio Martins Lage (1825-1900), a pesquisa em que se baseia o texto escapa a uma prosopografia. Através dos negócios mercantis dos Martins Lage e dos Mattos Costa, desde a década de 1810, reunidos na pessoa do segundo Antônio Martins Lage, já na década de 1840, é possível conhecer um pouco melhor e enriquecer com mais informações as análises sobre a construção do Estado Nacional Brasileiro; a inserção do Brasil no mercado mundial, sua posição subordinada na Divisão Internacional do Trabalho e a nova forma de colonização engendrada pelas economias no centro do sistema capitalista, no século XIX; a tensão entre revitalização da escravidão e mudanças políticas e econômicas que recolocavam socialmente a instituição; a formação das classes sociais no Brasil e a associação das classes dominantes num bloco histórico, que sustentou o estado e a dominação entre classes; por fim, a preponderância da cidade do Rio de Janeiro nas relações comerciais tecidas no/para o Atlântico Sul.

No confronto de fontes tipologicamente muito distintas – periódicos diários, inventários e testamentos, notas cartoriais, registros oficiais, legislação, publicação genealógica, fotografia e uma base de dados especializada –, busco tratá-las sistematicamente em exposições quantificadas. Os dados quantitativos serão analisados através de números absolutos e proporções munidas de classificações abrangentes e categoria(s) interna(s) distintiva(s), variando entre informações quantitativas ou quantificada, sendo estas em perspectiva isolada ou em conjunto sincrônico (Cf. Moura Filho, 2008). A análise das informações quantitativas se dará matizada pelo conteúdo descritivo tomado criticamente nas demais informações que as acompanham, mas também no confronto com outras fontes que ofereçam informações de tipo textual.

Por força do objeto e devido ao enquadramento temático oferecido pelo dossiê em que este artigo se propõe inserir, o texto apoia-se na historiografia econômica sobre o segundo reinado, mas também recebe aportes da historiografia sobre a formação das classes sociais no momento de afirmação nacional do Brasil, da historiografia urbana do Rio de Janeiro, da historiografia sobre as famílias patriarcais no período, da historiografia sobre o Atlântico e a Diáspora Africana e das recentes produções da corrente historiográfica sobre a Segunda Escravidão. Acredito que o objeto de investigação centrado no estudo de caso do início da vida de negócios de Antônio Martins Lage, na praça do Rio de Janeiro e em suas conexões Atlânticas, em meados do século XIX, pode retroalimentar estas temáticas e especialidades da ciência histórica.

## De Pai Para Filho

A História Oficial da vida negócios de Antônio Martins Lage foi seletivamente propagandeada por seus herdeiros nas décadas seguintes ao seu falecimento. Antônio Martins Lage Filho e Henrique Lage deram prosseguimento à vida empresarial da família. A guinada rumo ao capital industrial encetada pelos herdeiros era dissimulada como a continuação de uma epopeia de coragem, honradez e inteligência do patriarca nas matérias laudatórias da imprensa e até nos relatórios da Companhia Nacional de Navegação Costeira.<sup>1</sup>

Entretanto, ao mesmo passo que seus herdeiros imprimiram nova lógica nas empresas da família e transformavam suas unidades de produção, eram eles os prosseguidores de uma longa história de acumulação que o segundo Antônio Martins Lage possibilitou. Os vastíssimos capitais mobilizados por Antônio Martins Lage Filho para a constituição da CNNC tiveram raízes numa trajetória de negócios que uniu duas famílias com atividades econômicas afins e coincidentes: os Martins Lage, possuidores de unidades de produção portuária; e os Mattos Costa, comissários, prestamistas, armadores, possuidores de frotas navais mercantes e traficantes de escravos. Em comum, o primeiro Antônio Martins Lage e Joaquim de Mattos Costa tinham o gosto pelo armazenamento e comércio de peças de metálicas e a ascendência sobre o segundo Antônio Martins Lage – filho do primeiro Martins Lage e genro de Mattos Costa.

Assim como esse exemplo alegórico, podemos afirmar que a supervalorização das características pessoais do patriarca pelos seus herdeiros dissimulava a real fonte dos recursos acumulados e que, ao fim e ao cabo, possibilitaram a construção de tamanho colosso da navegação costeira nacional no século XX. Em suma, por mais que pareça importante sua atuação pessoal, seus talentos e sua formação familiar-empresarial, os capitais acumulados por Antônio Martins Lage foram obtidos mediante a exploração do trabalho escravo, com a sua inserção subordinada aos capitais imperialistas no mercado mundial, mas também por sua articulada atuação política, o que que garantiu a prevalência de seus interesses como parte da classe dominante que comandava o Estado Imperial.

Confrontando o discurso criado pelos seus herdeiros décadas após o fim da sua atividade como empresário com a sua trajetória em termos factuais, subsidiada pelo entendimento da estrutura e conjuntura vividas em suas atividades, podemos lidar com o mito e com a realidade. Para ilustrar o poder que a História Oficial teve, trazemos um excerto de uma longa e laudatória matéria sobre a atuação da Companhia Nacional de Navegação Costeira, publicada em 1922.

---

1 Fundada em 7 de fevereiro de 1891 por Antonio Martins Lage Filho (1852-1913), através da firma Lage Irmãos, a Companhia Nacional de Navegação Costeira foi a primeira indústria e é a mais conhecida companhia de propriedade da família Lage (Cf. Ribeiro, 2007).

Datam de 1822 os primeiros alicerces desse majestoso edifício constante do mais belo conjunto de fortes e inestimáveis elementos impulsionadores do desenvolvimento do nosso comércio, lavoura e indústrias, da nossa expansão econômica, do nosso progresso, enfim; alicerces esses, lançados naquela época, pelos saudosos, honrados comerciantes e armadores: Comendador Antônio Martins Lage com o estabelecimento e construção, na antiga e pitoresca ilha das Enxadas, de sua propriedade, de grandes depósitos de carvão de pedra para o fornecimento da nossa Marinha de Guerra e de navios mercantes de carreiras, oficinas navais para a reconstrução e pequenos reparos de várias embarcações; de indispensável cais para carga e descarga daquele combustível e fornecimento de água potável aos navios ancorados em nossa bela baía de Guanabara; Comendador Joaquim de Mattos Costa transferindo de Portugal para o Rio de Janeiro a sede de suas linhas de navegação transatlântica entre aquele país, Índias Inglesas e Costa d'África, continuando esse tráfico com a inclusão do Brasil; construindo em terrenos de sua propriedade na Saúde e Gamboa além do seu palacete e outras propriedades, as primeiras Carreiras e Diques para a construção, reconstrução e pequenos concertos de navios, rebocadores e demais embarcações; estabelecendo-se com o comércio de importação de ferro e aço, da Europa e América do Norte de artefatos e vários produtos, das Índias Inglesas, como os de exportação de café e outros produtos da nossa, então, nascente lavoura e indústrias extrativas (*Revista Ilustração Brasileira*, 1922, p. 5-6).

Segundo essa formulação, seu contributo para o progresso nacional foi a via que baseou o sucesso do patriarca e a razão do seu legado. O que se percebe no texto é a correlação direta que se faz entre a indústria dos herdeiros e a atividade mercantil do patriarca, isso é revelador de uma tentativa de se eternizar a condição da empresa familiar, que era típica daquele momento, e criar uma trajetória linear, sem grandes rupturas ou abalos, onde a continuidade se denota nos valores que supostamente definem a atuação dos Martins Lage e dos Mattos Costa:

Nesses seguros alicerces firmou-se a sua honrada prole, confraternizada, unida, até por laços de família; a origem da lenda e tradicional Família Lage, cujos descendentes ou componentes das anteriores firmas comerciais e industriais – Viúva Lage & Campos, Antônio Martins Lage & Filhos, Lage & Irmãos – foram-se sucedendo, sempre na mesma linha reta de honrabilidade, de trabalho intensivo e inteligente, útil e produtivo, sempre riscando o ideal dos seus progenitores - o desenvolvimento da nossa navegação costeira interestadual. (*Revista Ilustração Brasileira*, 1922, p. 8).

O mito deve ser desmontado, primeiramente, mediante o contexto histórico. Progressivamente, ao longo do período imperial, o Rio de Janeiro cresceu em sua centralidade jurídico-política e, mais importante naquele momento, da movimentação de importações e exportações (Cf. Abreu, 2000). O seu porto tornara-se, ao longo do tempo, o maior do Brasil e um dos maiores do Hemisfério Sul. A Alfândega do Rio de Janeiro era a principal repartição fiscal do Império (Cf. Honorato; Mantuano, 2024).

Em uma sociedade escravista e que foi se inserindo no mundo onde o capitalismo tendia a dominar, o perfil das exportações brasileiras era de produtos primários estruturados em complexos agroexportadores. Desde a década de 1830, o seu principal produto de exportação, era o café, justamente produzido nas imediações da Corte – a província do Rio de Janeiro, mas logo de alastrou para Minas Gerais e São Paulo (Cf. Levy, 1977). O porto do Rio de Janeiro era o maior importador de escravos do mundo, no século XIX. A cidade era a que apresentava, proporcional e absolutamente, o maior contingente de negros escravizados do mundo, embora a quantidade de ex-escravos também fosse crescente (Cf. Soares, 2007). Esse é um dos dilemas para o entendimento da sociedade brasileira do final do século passado: uma sociedade escravista que se inseria numa economia capitalista na sua fase imperialista.

O café produzido nas fazendas dos grandes proprietários rurais, na província do Rio de Janeiro, foi a maior razão para a expansão desenfreada do porto no Município Neutro. Esse crescimento econômico possibilitou a criação de fortunas urbanas e mercantis (Cf. Fragozo, 1992; Piñeiro, 2014) ligadas justamente ao transporte, guarda, intermediação, seguro e negociação das sacas trazidas dos cafezais, essas atividades se reproduziram ao extremo durante todo o século.

É exatamente no Rio de Janeiro, durante o século XIX, que o complexo agroexportador se consumava. A Corte centralizava política, social e economicamente a vida do país, por conta das toneladas de “ouro verde do vale” passadas pelo seu porto. As rendas nacionais cresciam e retornavam ao Estado em forma de impostos alfandegários (Cf. Costa; Miranda, 2010). Ao longo do oitocentos, o Rio de Janeiro se constituiu como cidade macrocéfala, mas isto foi um longo processo. Na Corte se instalaram as pioneiras casas bancárias, os principais bancos nacionais e os primeiros estrangeiros (Cf. Guimarães, 2012), se desenvolveram o mais expressivo do setor de transformação e os mais modernos serviços urbanos do país, tais como saneamento, fornecimento de água, gás, transportes, correios, telégrafos, etc. organizados por concessionárias privadas (Cf. Levy, 1994).

É verdade que a cidade se mostrou como a face mais evidente das contradições de uma formação social em transição como a brasileira. Aqui, a inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho estava escancarada. Também aqui, a tendência modernizante do império atuou de forma mais profunda. Como bem define Eulália Lobo:

Pelo Rio de Janeiro escoava a riqueza dos cafezais do planalto, concentrando assim o movimento comercial desta atividade que se estendia pelas terras fluminenses, Zona da Marta, Espírito Santo e nordeste paulista. As estradas

de ferro, que foram abertas para servir a região, reforçaram a liderança da cidade como canalizadora das exportações de café sem concorrência substancial até 1890. O Rio de Janeiro era também centro redistribuidor de escravos, abastecedor das fazendas, importador de produtos manufaturados e ponto de convergência do comércio de cabotagem. Essa hipertrofia comercial será capaz de fundamentar todas as nuances da vida urbana no decorrer do século XIX (1978, p. 155).

Embora seja fundamental entender a herança familiar dos Martins Lage, mais importante ainda nos parece entender a estrutura social e a conjuntura em que seus negócios se baseavam. Resolvemos, então, aclarar as relações das famílias Martins Lage e Mattos Costa e, especialmente, do próprio segundo Antônio Martins Lage como parte da fração dominada no bloco histórico da classe dominante (Mattos, 1987, p. 260-261): os negociantes ou, dito de forma mais prospectiva, a burguesia nascente brasileira.

O progressivo fortalecimento da fração dominada dos negociantes se expressa, para Mattos, ao longo do oitocentos, na cidade, em que a ordem era emanada pelo capital mercantil – dos grandes traficantes de escravos, do grande comércio importador e exportador, dos grandes comissários de café –, sendo explicitamente subordinado à reprodução capitalista no plano internacional, como expressão urbana da “cara” na recunhagem da moeda colonial. Quanto a “coroa”, a cidade era também Corte, centro político e administrativo, que buscava centralizar em si a diversidade dos interesses regionais deste vasto Império. De forma que caberia fazer com que, sob os auspícios mais próximos do Estado Nacional, este capital mercantil circulasse, se acumulasse e fosse tributado da melhor maneira possível naquele espaço urbano. Para o autor, a expansão da cidade reforçou seu caráter colonial, ao invés de transformá-lo, representando uma síntese de toda a região de agricultura mercantil-escravista e dos interesses que a rodeavam (Mattos, 1987, p. 72-76).

Os proprietários de capitais no Brasil oitocentista atuavam fortemente na circulação e influíam diretamente na economia escravista. Eles farejavam a maior fonte de lucros na melhor oportunidade comercial conjugada ao controle e exploração de privilégios. Nesse sentido, concordando com Théó Lobarinhas Piñeiro, a multiplicidade e diversidade de atividades marcam sua atuação. Nas palavras do autor:

Por Negociante, estou entendendo o proprietário de capital que, além da esfera da circulação, atua no abastecimento, no financiamento, investe no tráfico de escravos, o que permite que controle setores chaves da economia, inclusive na produção escravista, face ao papel que desempenha no crédito e no fornecimento de mão-de-obra. Uma de suas características é a multiplicidade e diversidade de suas atividades, o que permite que ele detenha uma posição privilegiada na sociedade brasileira e seja capaz de influir decisivamente tanto nos rumos da economia e na política do país. Atua

tanto na atividade comercial, como pode ser encontrado na manufatura, nas casas bancárias, companhias de seguro, bancos etc. (Piñeiro, 2014, p. 28-29).

Todo este contexto desacredita de pronto os principais argumentos dos sucessores de Antônio Martins Lage. Demonstramos que nem em sua própria trajetória de negócios há uma continuidade inequívoca, sem interrupções e inabalável (Cf. Mantuano, 2017), quanto mais o discurso da família sobre seu patriarca está isento de contradições e omissões. São contestáveis o caráter produtivo que, supostamente, desde a atuação junto a seu pai e seu sogro, idealizou. Também é questionável a alegada “honrabilidade” nos negócios – especialmente quando constatamos a força de trabalho que dispunha, mas também quanto as suas relações comerciais e com o Estado Nacional brasileiro.

Investigar a primeira fase da vida de negócios do segundo Antônio Martins Lage não foi tarefa fácil, pois abundam diversos tipos documentais, em grande quantidade, sobre as suas atividades de negócios, políticas e sociais. Natural da cidade do Rio de Janeiro, Antônio Martins Lage nasceu em 31 de março de 1825, filho de pai homônimo, Antônio Martins Lage, e de Dona Felicidade Clara Labourdonnay Lage; era neto pelo lado materno dos franceses Conde e Condessa de Labourdonnay e, pelo lado paterno, do português Antônio Barbosa Martins Lage, lavrador e ferreiro em Minas Gerais, desde 1773, quando, vindo de Portugal, recebeu terras na então capitania mineira.

A história desta família no comércio do Rio de Janeiro começa quando o ferreiro português Antônio Barbosa Martins Lage passa a enviar seus gêneros e obras de arte, especialmente os ferrosos, ao Rio de Janeiro. Como vendedor da produção do pai na capital, o primeiro Antônio Martins Lage (1799-1838) passa a frequentar a Corte com frequência logo nos primeiros anos de sua transplantação ao Brasil, fixando residência no Rio de Janeiro ainda na década de 1810. Os negócios prosperaram e logo ele ficou conhecido como o possuidor dos maiores armazéns de metais da cidade. Com 25 anos de idade, em janeiro de 1824, contrai matrimônio com a francesa Isabel Labourdonnay Lage e, a partir daí, passa a constituir família na Corte.<sup>2</sup>

---

2 AN-RJ. Coleção Brasões: Dossiê Brasão de Armas de Joaquim José Pereira de Faro (Barão do Rio Bonito). Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Localizador: BR.AN.RIO.0D.0.0.195. Rio de Janeiro, 1882.



**Figura 1** – Fotografia do Segundo Antônio Martins Lage (c. 1890)



**Fonte:** Albuquerque (1925).

Prova de que os negócios caminhavam com sucesso na cidade, foi o arrendamento da Ilha das Enxadas por Antônio Martins Lage. Em 13 de setembro de 1823, Felipe Antônio Barbosa passava a ele por Escritura de Arrendamento o usufruto por tempo indefinido da Ilha das Enxadas no valor de 600\$000 anuais. Para lá se transferiram todas as atividades de armazenagem do arrendatário.<sup>3</sup> O aforamento da ilha, incluindo toda sua área e propriedades naturais, bem como as benfeitorias realizadas por Barbosa e pelo próprio Lage, foi passado definitivamente mais de dez anos após seu arrendamento. Grande transação para os padrões da época, envolveu o pagamento do valor de 13:800\$000 aos herdeiros de Felipe Antônio Barbosa, esse valor considerava, ainda, expressivo abatimento feito por conta dos melhoramentos construídos pelo primeiro Antônio Martins Lage na ilha, o que incluía dois

---

3 AN-RJ. Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Escritura de Arrendamento. Livro 226, Folha 105. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Localizador 031.008-79 (13/09/1823). Rio de Janeiro, 1823.

armazéns de pedra, um cais de pedra e uma ponte de madeira.<sup>4</sup> A utilização produtiva desta ilha pela família Lage passou por três gerações, sendo ocupada por eles durante quase 60 anos (Cf. Mantuano, 2020).

Os negócios cresceram de tal forma que, em 1828, Antônio foi convidado para ingressar na *Comissão para Organizar a Pauta Geral das Alfândegas* fazendo parte da seção que trataria das taxações sobre ferragens.<sup>5</sup> A atuação política do pai de Antônio Martins Lage se espalhou para o legislativo e o judiciário, tendo ele representado da Freguesia da Lagoa na Câmara Municipal e no Tribunal do Júri (*Jornal do Commercio*, 05 mar. 1836, p. 1). Desde o começo da década de 1830, o primeiro Antônio Martins Lage havia adquirido uma aprazível estância afastada da cidade, na Lagoa Rodrigo de Freitas, esse terreno foi constantemente acrescido de outros comprados ao redor e ali construiu uma grande casa no alto de uma das colinas. Esta casa foi reformada e ampliada pelo seu filho na década de 1850.

Em 25 de abril de 1838 falece o primeiro Antônio Martins Lage. O segundo Antônio Martins Lage era o mais velho dos três irmãos, tinha apenas 13 anos de idade, Camillo Martins Lage tinha 11 anos e Isabel Labourdonnay Lage tinha apenas 9 anos. A jovem viúva passa então a comandar a família, tendo o auxílio de Luís Martins Lage, seu cunhado, que, meses após, adoece e também vem a óbito.

Segundo o seu inventário, o total de bens de Antônio Martins Lage montava a incrível quantia de 138:417\$701, dos quais a Ilha das Enxadas era o mais valioso, avaliada em 34:000\$000.<sup>6</sup> Outros bens importantes inventariados eram as 27 apólices da dívida pública no valor de 27:815\$980, que rendiam anualmente 540\$000; a chácara com casa de sobrado na Lagoa, no valor de 10:000\$000; toda ferragem armazenada no valor 11:744\$139; 49 moedas de ouro, sem valor especificado. O patrimônio restante se dividia em outros imóveis, embarcações, madeiras armazenadas, seges, joias, obras, relógios, objetos pessoais e algumas letras de devedores.

A escravaria mantida pelo primeiro Antônio Martins Lage totalizava 64 indivíduos num montante de 21:876\$000. Entendendo ser a origem da força de trabalho de Antônio Martins Lage uma das vertentes que fundam as conexões atlânticas de seus negócios e foram experimentadas pelo seu principal herdeiro, o segundo Antônio Martins Lage. É evidente que os Lage adquiriram pessoas escravizadas no importante mercado de escravos do Rio de Janeiro, mas considero que o fácil acesso a força de trabalho cativa africana só foi possível pelo tráfico transatlântico de escravos que encontrava naquela cidade o seu termo.

---

4 AN-RJ. Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Escritura de Venda. Livro 239, Folha 67. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Localizador 031.13-79 (18/01/1834). Rio de Janeiro, 1834.

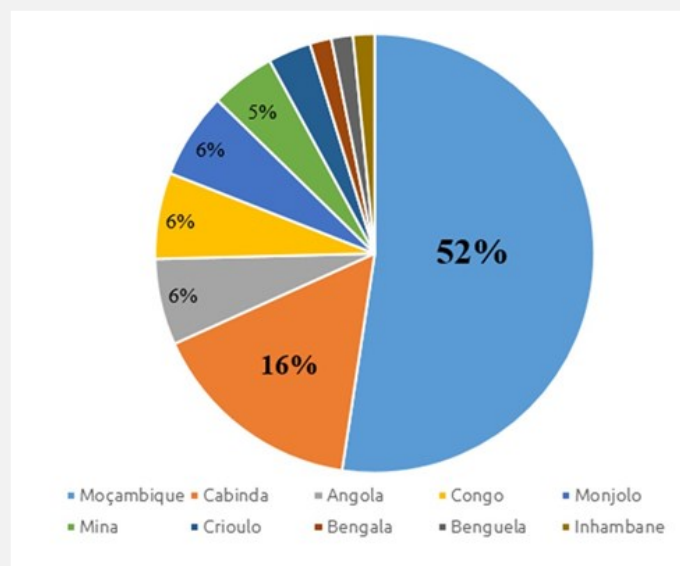
5 Decreto de 02 de maio de 1828 (BRASIL, 1828).

6 AN-RJ. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Inventário de Antônio Martins Lage. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Cx. 4007, n. 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro, 1838.

Considerando o tráfico como a principal expressão das conexões atlânticas do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, procuro evidenciá-las através da exposição quantificada dos sobrenomes indicados na lista dos escravizados inventariados quando do falecimento do primeiro Antônio Martins Lage. O Gráfico 1, ademais, é mais uma e pequena prova da Diáspora Africana que teve no Rio de Janeiro destino privilegiado de escravizados encaminhados para os cativeiros urbanos e rurais, construídos por classes escravistas – senhorial ou de negociantes – sob proteção e incentivo do Estado Nacional brasileiro, e por isso mesmo foi alcunhada por Ricardo Salles (2012) como *escravidão nacional*.

Atentemos para as duas origens proporcionalmente mais relevantes: a maior inserção dos escravizados “moçambique” no Rio de Janeiro é consequência de uma tática dos traficantes de escravos das décadas de 1820 e 1830 para escapar a vigilância da *Royal Navy*, devido aos tratados impostos ao Brasil que restringiam o tráfico transatlântico de escravos e redundaram na instituição da Comissão Mista Anglo-Brasileira – órgão transnacional encarregado, então, de fiscalizar e punir o tráfico tido como ilegal (Cf. Mamigonian, 2009). Segundo Luiz Felipe de Alencastro (2000, p. 325), este teria sido um dos fatores da “atlantização de Moçambique”. A segunda origem mais relevante proporcionalmente é de uma região da África Centro-Occidental, Cabinda, em que um dos seus principais portos é o de Malembo. Veremos mais à frente a importância dessa informação.

**Gráfico 1** – Origem dos escravizados do primeiro Antônio Martins Lage através de seus sobrenomes (1838)



Fonte: AN-RJ. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Inventário de Antônio Martins Lage. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Cx. 4007, n. 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro, 1838.

O falecido ainda tinha dívidas a cobrar no valor de 2:619\$000, assim como dívidas a pagar no valor de 3:421\$000 e no processo de inventário se liquidou outras dívidas ainda em dinheiro, despendido no valor de 4:757\$587. Discriminado em sua conta testamentária, sabemos que o seu filho mais velho e homônimo, Antônio Martins Lage, recebeu a chácara da Lagoa, 10:595\$730 em dinheiro e 9 apólices da dívida pública, Camillo e Isabel receberam a mesma quantia em dinheiro, alguns imóveis menos valiosos e também 9 apólices. Tudo isso administrado pela mãe, que recebeu todo o resto. Deste resumo, podemos perceber o expressivo legado deixado por Antônio Martins Lage. Além disso, a herança desproporcional deixada ao filho mais velho, com a clara sinalização dada através da passagem de propriedade da casa da família, transparece quem era considerado como futuro “homem da casa” e apontado como líder dos principais negócios familiares, quando concluiu os estudos.

Com a morte de seu cunhado e sozinha na direção da família, a jovem viúva resolve liquidar os bens mais valiosos do seu finado marido. A começar pelos escravos, como se lê no anúncio publicado no *Jornal do Commercio* (22 ago. 1838, p. 4):

NÃO se tendo ainda concluído a venda dos escravos do finado Antonio Martins Lage, faz-se constar as pessoas que desajarem arrematar alguns, ou todos, que nas praças dos juizes dos orfãos, em todas as quartas e sábados, continuam a entrar em arrematação os indicados escravos até se venderem todos. Outrossim, nas mesmas praças hão de continuar a apregoar-se as duas propriedades com chácara, em Brocó e São Clemente, até sua final arrematação, para o que está marcado o dia 18 do corrente.

Frisamos algo que parece incomum: durante a década de 1840, nenhum outro homem, a não ser Luís Martins Lage, aparece na documentação, tanto referente ao inventário, quanto referente às transações do legado de Antônio, ou seja, é possível que a viúva estivesse à frente de todas as decisões. Neste sentido, parece ter sido decisão dela que até a casa na Lagoa tivesse sido revertida para obtenção de renda nos anos de criação e formação dos seus filhos: “Quem quiser arrendar a bela casa e chacara sita na Lagoa Rodrigo de Freitas, junto ao jardim botânico, hoje pertencente a um dos herdeiros de Antonio Martins Lage, pode ir vê-la. Para tratar do arrendamento, na rua do Valongo n. 43” (*Jornal do Commercio*, 18 out. 1839, p. 4).

## De sogro para genro

Não temos mais notícias sobre destino do legado do primeiro Antônio Martins Lage. A documentação sobre os Martins Lage é escassa para década de 1840. Entretanto, importante informação apensada ao inventário do primeiro Antônio Martins Lage é a certidão de

casamento do segundo Antônio Martins Lage, seu filho, em 03 de maio de 1846,<sup>7</sup> com Dona Anna de Mattos Costa – filha do comendador e negociante português Joaquim de Mattos Costa, neta do primeiro Barão de Rio Bonito, Joaquim José Pereira de Faro.

É possível que os dois tenham se conhecido por que Antônio estudou com João de Mattos Costa, irmão mais velho de Anna Rita. Após a formatura de Antônio e João no Colégio Pedro II (*Jornal do Commercio*, 17 dez. 1842, p. 4), ambos viajaram para terra natal de seus antepassados e lá passaram longa temporada de estudos. Ao que parece, neste ínterim, Martins Lage conheceu toda família Mattos Costa, como se pode depreender, profundamente. Antes mesmo de retornarem, já representavam firma de Joaquim de Mattos Costa em Portugal. Logo que retornaram, em 1846, João e Antônio assumiram como sócios da casa na praça do Rio de Janeiro, assim a firma passou a ser intitulada Joaquim de Mattos Costa & C. (*Jornal do Commercio*, 03 jan. 1846, p. 4). No mesmo ano, Antônio e Anna Rita se casaram.

É impossível construir a percepção da experiência e formação de negócios de Antônio Martins Lage desconsiderando a sua atuação junto aos Mattos Costa, especialmente pelos presumíveis ensinamentos, relações e capitais legados pelo seu sogro a si e sua esposa, num momento que seu pai já havia falecido e sua mãe estava, presumivelmente, mais distante, cuidando de seus irmãos mais novos. Neste caso, as famílias Martins Lage e Mattos Costa representaram uma intercessão interna à classe que compunham. A agência de Antônio Martins Lage está, exatamente, no limiar entre continuidades e mudanças geracionais de famílias de negociantes em ascensão e união. Vale a indicação metodológica de Muaze, que integra um conjunto de pesquisadores que postulam

uma mudança na chave interpretativa e veem o patriarcalismo como uma representação do poder familiar, um modelo social a ser seguido onde os membros constituintes de uma determinada família se pensavam mais como parte de um grupo, com tradições e identidades próprias, do que como indivíduos, isso por si só já caracterizaria uma lógica familiar patriarcal. Ainda assim, os historiadores têm apontado a importância de se pulverizar o conceito de família, bem como suas formas de abordagem e metodologia de trabalho. Dessa maneira, seria mais correto utilizar o substantivo no plural, recorrendo ao estudo de diversas famílias em diferentes épocas e espaços (Muaze, 2016, p. 13).

Provavelmente, a versatilidade e a constante tendência a ingressar em novos negócios ou iniciar novas atividades sociais e políticas foram aprendidas pelo segundo Antônio Martins

7 Apensado a: ANRJ. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Inventário de Antônio Martins Lage. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Caixa 4007, Número 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro, 1838.

Lage, na prática, com o exemplo de seu sogro – o que, de resto, era comum na praça do Rio de Janeiro. Segundo Penna (2022, p. 74):

Mattos, assim como muitos outros homens de negócio do período, teve atuação comercial bastante diversificada. Entre as décadas de 1820 e 1830, ele foi sócio em um armazém de fundição de ferro na rua do Sabão, diretor de Companhia de Seguros Tranquilidade, trazia café de Mangaratiba, chá da Inglaterra e, eventualmente, escravos da costa Africana. Ao que parece, Mattos também atuou por alguns anos com casa de comissão, uma vez que, ao longo da década de 1830, seu nome aparece em ao menos quatro anúncios intermediando a compra, venda e aluguel de escravos e imóveis. Embora sua presença nos negócios de comissão tenha sido acanhada, ele foi muito ativo no mercado de desconto de letras da cidade. Apenas em 1829, ano em que foram periciados os livros caixas de Mattos, sua casa comercial transacionou a impressionante quantia de 116:454\$652 (78:656\$034 réis correspondente a “dinheiro de letras” e 33:496\$016 réis em “letras não escrituradas”).

Penna se atém às décadas de 1820 e 1830 na análise sobre a casa comercial de Mattos Costa, por isso não se atenta aos fatos que devem ter trazido grande prejuízo e constrangido aquele negociante a não mais engajar-se como traficante de escravos. Segundo a base de dados do projeto *Slave Voyages*,<sup>8</sup> Joaquim de Mattos Costa promoveu três incursões ao continente africano, cada uma destas objetivava traficar mais de duas centenas de africanos escravizados entre o porto de Malembo e o Rio de Janeiro, utilizando a escuna *Estrella do Mar*.

Duas destas tentativas foram frustradas, resultando em grandes perdas e, pior, constrangimentos políticos internacionais: na primeira, saída em 10 de março de 1827, o capitão Antônio Luis Gonzaga conseguiu embarcar 266 escravizados adquiridos em Malembo, mas apenas 53 chegaram com vida ao Rio de Janeiro, 80% da escravaria foi morta ou capturada por corsários. A segunda foi um sucesso para o traficante Mattos Costa, após 109 dias de viagem, em 02 de abril de 1828, o capitão João Antônio da Silva regressou ao Rio de Janeiro conduzindo a *Estrella do Mar* abarrotada com 265 escravizados traficados. A terceira tentativa foi impedida pela *Royal Navy*, a marinha inglesa interceptou a escuna ainda na costa da África, sem ter aprisionado os escravizados que pretendia, mas levando o capitão Silva ao Tribunal da Comissão Mista Brasil-Inglaterra, em Serra Leoa. O capitão foi condenado por “achar-se ao norte”. A última tentativa de incursão de Mattos Costa no tráfico transatlântico de escravos deixou um prejuízo de 107:437\$483 para sua casa comercial (*Jornal do Commercio*, 16 dez. 1844, p. 4).

8 *Slave Voyages. Comércio Transatlântico de Escravos - Base de Dados*. Disponível em <https://slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 28 mar. 2024.

O porto africano escolhido por Mattos Costa para adquirir e aprisionar escravizados se situava na região de Cabinda, na África Centro-Occidental, a mesma em que se originavam 10 dos 63 escravizados inventariados quando do falecimento do primeiro Antônio Martins Lage. Pode ter sido uma grande coincidência, mas, pela idade destes 10 escravizados (entre 23 e 38 anos) e decorridos mais de dez anos entre um evento – as incursões de Mattos Costa no tráfico transatlântico de escravos – e outro – o inventário do primeiro Antônio Martins Lage –,<sup>9</sup> não é difícil imaginar que o sogro do segundo Antônio Martins Lage tenha fornecido escravos ao seu pai.

Na década de 1840, é possível identificar uma nova rodada de diversificação dos negócios de Joaquim de Mattos Costa e, muito provavelmente, isso tinha a ver com a atuação direta de Antônio e João. É possível identificar negócios de importação e exportação – café, arroz, farinha, aguardente e vinho – da casa Joaquim de Mattos Costa & C. com praças comerciais portuguesas, como Lisboa e Porto (*Jornal do Commercio*, 24 mar. 1843, p. 6; *Jornal do Commercio*, 17 set. 1845, p. 6; *Diário do Rio de Janeiro*, 06 jul. 1846, p. 3; *Diário do Rio de Janeiro*, 24 set. 1846, p. 3; *Correio Mercantil*, 15 jul. 1849, p. 2; *Diário do Rio de Janeiro*, 14 maio 1851, p. 4), que não eram comuns para aquela casa antes da representação comercial do filho e do genro em Portugal. Também é possível identificar um deslocamento espacial das unidades produtivas de Joaquim de Mattos Costa na cidade do Rio de Janeiro. Anteriormente, os negócios de Mattos Costa localizavam-se apenas na freguesia da Candelária, mas, na década 1840, aquela casa comercial passou a ter interesses também na freguesia de Santana. O armazém de ferros na rua das Violas continuava funcionando plenamente (*Almanak Laemmert*, 1844, p. 225), mas a ele foram agregados o Trapiche do Sal (*Almanak Laemmert*, 1845, p. 264) e a Fábrica de Vidros São Roque (*Almanak Laemmert*, 1844, p. 247), ambos na Gamboa.

Por último, é crível que Antônio e João tenham dotado aquela casa de maior sofisticação comercial e de serviços: em 1850, o reformado armazém da rua das Violas não só oferecia, mas entregava, além de ferro, aço e carvão de pedra importados de portos ingleses (*Almanak Laemmert*, 1850, p. 328). Este último gênero sugere uma forte relação dos últimos anos da casa comercial Joaquim de Mattos Costa & C. com o futuro de negócios de Antônio Martins Lage, pois foi através do comércio e dos serviços com o carvão que aquele negociante tornou proeminente suas conexões atlânticas na praça do Rio de Janeiro, a partir da década de 1850 (Cf. Honorato; Ribeiro; Mantuano, 2023).

É neste momento (1848), com 23 anos de idade e já associado ao seu sogro, que Antônio Martins Lage dá entrada para administrar por si a herança deixada pelo pai:

Diz Antonio Martins Lage, filho de Antonio Martins Lage, que ele quer dar quitação a sua mãe Dona Felicidade Clara Labourdonnay na qualidade de sua

9 AN-RJ. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Inventário de Antônio Martins Lage. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Cx. 4007, n. 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro, 1838.

tutora que foi, ter recebido dela os bens de raiz, escravos, dinheiro, tudo no importe de 10:970\$391; e afim também das apólices da dívida pública.<sup>10</sup>

É verdade que o gosto pela compra de imóveis, pela renda dos aluguéis e de títulos, além dos negócios de armazenagem e portuários são traços marcantes legados por seu pai; também nos parece verdade que a aposta na instrução era algo relativamente importante para ele, e isto parece ser um legado de sua mãe; entretanto, é possível que Antônio Martins tenha aprendido com o sogro os “negócios da navegação” e a realizar certa diversificação comercial. Provavelmente, a vivência junto as casas comerciais em Lisboa e no Rio de Janeiro garantiu ao herdeiro dos Lage algum discernimento ao mandar construir, comprar e vender embarcações. Socialmente, no Rio de Janeiro, aprendeu a construir riqueza pessoal, acumular capitais em suas firmas, aproximar-se do Estado Nacional, servir a poderosos interesses estrangeiros e, especialmente, explorar a força de trabalho escrava, baseando na escravidão sua estratégia de expansão e para o alcance de maior prestígio. Em suma, Antônio Martins Lage só prosperou por que aliou sua herança material e intelectual à estrutura dependente brasileira, umbilicalmente ligada ao complexo agroexportador. Soube adaptar as unidades produtivas da sua empresa às novas necessidades mercantis, especialmente na navegação e na operação portuária.

Em 1850 falece o seu sogro e, juntamente com João de Mattos Costa, Antônio Martins Lage foi um dos inventariantes. Infelizmente, a pesquisa não alcançou o inventário ou testamento de Joaquim de Mattos Costa, mas notícias em jornais nos dão algumas pistas. João e Antônio liquidaram a casa comercial, cumprindo com as obrigações e dando quitação aos credores (*Jornal do Commercio*, 20 ago. 1850, p. 4). Para tanto, e como forma de melhor repartir a herança, os inventariantes mandaram leiloar uma vastíssima gama de objetos: peças de prata e porcelanas da China, mobília em mogno com obra de talha feita em Paris, piano inglês e vasta biblioteca de obras de variados autores estrangeiros – especialmente portugueses. A herança a ser leiloada indicia, enquanto cultura material, as vastas e complexas conexões atlânticas que, potencialmente, possuía a casa comercial liderada por Mattos Costa. Após os móveis, o leiloeiro procederá a venda da parte mais valiosa da herança:

Depois do leilão dos moveis o Sr. Joaquim Antonio d’Oliveira Malta, por conta dos mesmos Srs venderá em leilão *vinte e sete escravos todos pertencentes ao espolio do finado Joaquim de Mattos Costa*, os quais são todos moços, sadios e com ofícios, regulando a idade de 20 a 24 anos e sem vícios, tendo oficiais de carpinteiro, boleiro, cozinheiro, pedreiro, canteiro, cavouqueiro e alfaiate,

10 Apensado a: ANRJ. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Inventário de Antônio Martins Lage. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Cx. 4007, n. 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro, 1838.



alguns serventes o outros de todo o serviço, pretas lavadeiras e engomadeiras (*Diário do Rio de Janeiro*, 1 jul. 1851, p. 4).

Não é de se espantar que o produto da venda desses escravizados possa ter se revertido ao financiamento de novos plantéis escravistas dos herdeiros João de Mattos Costa, Anna Rita de Mattos Lage e Antônio Martins Lage. Também foram investidos na importação de insumos, materiais e equipamentos trazidos do centro do capitalismo mundial para construção da infraestrutura necessária aos novos negócios – ligados ao carvão, especialmente – vislumbrados por Antônio Martins Lage (Cf. Mantuano, 2020). Em realidade, o que se entende por Segunda Escravidão é exatamente a reformulação da instituição em ligação ao mundo industrial e capitalista, originado este de uma longa trajetória de acumulação primitiva e, em alguma medida, custeado e demandado por agentes que ainda encetavam as suas acumulações primitivas em outras partes do globo (Blackburn, 2016, p. 14-15).

## Busca pelo protagonismo

Mesmo antes do falecimento do seu sogro, em agosto de 1850, Antônio Martins Lage já tinha se tornado gerente da firma que seu cunhado, Antônio Campos, formou com sua mãe. Informalmente, desde 1848, Campos retomava os serviços com saveiros para carga e descarga, ao largo, de embarcações maiores. Em 1849, Campos anunciava a necessidade um feitor “que tenha prática de mandar pretos, e que seja ativo e inteligente” (*Jornal do Commercio*, 06 mar. 1849, p. 2) na Ilha das Enxadas, indiciando que o trabalho escravo jamais havia deixado ou, ao menos, retornou à “joia” dos Martins Lage.

A Viúva Lage & Campos foi formada com o capital de 300 contos e o objetivo de explorar a Ilha do Vianna, cujo administrador era Campos (*Jornal do Commercio*, 02 maio 1850, p. 2). Neste mesmo ano, como se pode ler no *Diário do Rio de Janeiro*, Antônio Martins Lage pedia sua matrícula no Tribunal do Comércio, em fevereiro de 1851: “Matricula no Tribunal do Comércio (03/02): Antônio Martins Lage, cidadão brasileiro, domiciliado nesta cidade, com comércio de ferro, carvão e outro gêneros por atacado” (*Diário do Rio de Janeiro*, 5 fev. 1851, p. 2).

Durante sete anos Antônio atuou na empresa sendo subordinado a Campos e sua mãe. Pelo que podemos perceber do Quadro 1, Campos ficou responsável por todos os negócios concernentes à exploração da ilha, como os reboques, a carga e descarga de embarcações, além da importação e armazenagem de sal; Antônio estava diretamente responsável pela armazenagem e negócios com metais e, importantíssimo, desde 1852, era ativo importador, armazenador e negociante de carvão.

Com o falecimento de Campos, em dezembro de 1857 (*Jornal do Commercio*, 15 dez. 1857, p. 3), e de sua mãe, em abril de 1861 (*Jornal do Commercio*, 15 abr. 1861, p. 2), Antônio

Martins Lage centraliza todas as decisões concernentes à empresa e conta com o seu irmão Camillo na execução das operações de compra e venda na praça do Rio de Janeiro. Em 1859, como demonstração de que os negócios pareciam ir bem, Antônio manda fazer uma grande reconstrução da casa da família na Lagoa e a denomina de Chácara dos Lage (*Jornal do Commercio*, 22 jun. 1859, p. 3), é exatamente lá onde sua mãe, já enferma, tem seus últimos dias.

**Quadro 1** – Atividades de Viúva Lage & Campos e da Viúva Lage & Filhos no Almanak Laemmert

Atividade	Viúva Lage & Campos Viúva Lage & Filhos
Saveiros Para Carga e Descarga no Mar	1848-1870
Corretores	1854-1870
Armazéns de Carvão de Pedra	1854-1870
Armazéns e Depósitos de Sal Por Atacado	1854-1870
Trapiches Alfandegados Ilha das Enxadas	1854-1870
Armazéns de Madeira Para Construção Civil e Naval	1855-1870
Armazéns de Maçames Velames e Todos os Utensílios para Navios	1855-1870

**Fonte:** *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro (Almanaque Laemmert)*. Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1848-1870.

A formação para os negócios e a experiência inicial com o capital mercantil do segundo Antônio Martins Lage se deu nas idas e vindas entre Brasil e Portugal em sua juventude, nas relações comerciais de importação e exportação com portos europeus, no fornecimento e no serviço a transportadores que movimentavam o Atlântico Sul, especialmente, nas raízes no tráfico transatlântico de escravizados de uma das casas comerciais em que foi sócio e na origem africana dos escravizados que herdou e adquiriu. Estas formação e experiência colocam enquanto *História Circum-Atlântica* a trajetória dos quinze anos iniciais de negócios do segundo Antônio Martins Lage, sendo esta “a história das pessoas que cruzaram o Atlântico, que viveram em seu litoral e que participaram das comunidades que ele tornou possíveis, de seu comércio e de suas ideias” (Armitage, 2014, p. 209).

Durante os trinta anos seguintes, sua agência, o papel desempenhado por suas casas comerciais e empresas foram centrais para operação portuária do Rio de Janeiro, assim como para a navegação interior na baía de Guanabara e para a importação de carvão no Império do

Brasil. A sua trajetória aparece resumida na Carta do Brasão de Armas que traz a genealogia do Barão de Rio Bonito. O trecho é pontuado com explícita apologia ao legado que recebeu:

O Comendador Antônio Martins Lage, negociante e industrial, foi sócio da firma Antônio Martins Lage & Filhos, *sucessores da firma primitiva Viúva Lage & C.* Foi o *prosseguidor da navegação marítima transoceânica e costeira, iniciada nesta cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, em 1822-1830, entre outras, pelo armador negociante e proprietário, seu sogro, comendador Joaquim de Mattos Costa.*

Foi importador e negociante de carvão de pedra e como tal fornecedor de nossa Marinha de Guerra, tendo *seus grandes depósitos na ilha das Enxadas, herdada de seus pais*, mais tarde adquiriu a ilha do Vianna e Santa Cruz. Foi proprietário da Barcas Ferry.<sup>11</sup>

Entretanto, apenas em 1857 Antônio Martins Lage assume a última instância de decisões nos negócios legados por seus pais e, em partes, por seu sogro. Desde então, e até 1882, teve toda a autonomia para decidir os rumos dos negócios da família. Após resistir a duas falências relativamente próximas (Cf. Mantuano; Alvarenga, 2020), um processo administrativo de fraude aberto pela Marinha, a segunda e definitiva perda da Ilha das Enxadas e as complicações inerentes ao seu negócio acarretadas pelo enfraquecimento da escravidão (Cf. Mantuano, 2017), Antônio Martins Lage resolve passar a empresa familiar para seu primogênito e prosseguidor: Antônio Martins Lage Filho (Cf. Ribeiro, 2007), mas continuou, até o fim do Império, presidente da Companhia de Navegação Nacional na Bahia do Rio de Janeiro – a Companhia *Ferry*.

## Considerações finais

Durante a pesquisa, foi possível concluir que o segundo Antônio Martins Lage foi formado enquanto agente mercantil e sujeito inserido na classe dos negociantes, protagonistas do relevante papel que o capital comercial desempenhava na principal praça do país, a cidade e Corte do Rio de Janeiro. O segundo Antônio Martins Lage viabilizou conexões atlânticas que reiteravam o papel subordinado do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho através do mercado mundial, em que a economia agrário-exportadora brasileira se inseria.

---

11 AN-RJ. Coleção Brasões: Dossiê Brasão de Armas de Joaquim José Pereira de Faro (Barão do Rio Bonito). Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Localizador: BR.AN.RIO.OD.0.0.195. Rio de Janeiro, 1882. Grifos nossos.

A formação mercantil e a primeira experiência nos negócios foram possibilitadas a Antônio Martins Lage, materialmente, por sua família – pai e mãe – e sofisticou-se na prática comercial através de uma nova vivência familiar e de negócios – com seu sogro, cunhados e esposa. Este negociante iniciou sua trajetória em casas comerciais que operavam diversificadamente, mas é importante que se conclua que, em seu funcionamento, era perene a compra, venda e exploração da força de trabalho cativa, sendo plenamente integradas à formação econômico-social escravista.

Ao final de uma década e meia de atuação, logrou ocupar papel de destaque, pois conseguiu influenciar ao nível da tomada de decisão e execução das atividades finalísticas de duas casas comerciais, ao mesmo tempo, criando ou revigorando intercessões em seu funcionamento sem sequer ser o principal responsável por nenhuma delas. Antônio concebeu uma fusão em sua pessoa daqueles dois empreendimentos familiares – dos Martins Lage e dos Mattos Costa – através dos conhecimentos, relações sociais, heranças materiais, experiências vividas e atividades mercantis desempenhadas em suas conexões atlânticas e na praça do Rio de Janeiro.

## Referências

### Base de dados

SLAVE VOYAGES. *Comércio Transatlântico de Escravos - Base de Dados*. Disponível em <https://slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 28 mar. 2024.

### Legislação

BRASIL. Decreto de 02 de maio 1828. In: *Coleção das Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1828.

### Periódicos

Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro. *Almanaque Laemmert*. Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1848-1870.

*Correio Mercantil*, Rio de Janeiro, 15 jul. 1849.

*Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 6 jul. 1846; 24 set. 1846; 5 fev. 1851; 14 maio 1851.

*Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 5 mar. 1836; 22 ago. 1838; 18 out. 1839; 17 dez. 1842; 24 mar.

1843; 16 dez. 1844; 17 jul. 1845; 3 jan. 1846; 2 mar. 1850; 15 dez. 1857; 22 jun. 1859; 15 abr. 1861.

*Revista Ilustração Brasileira*. Número Especial, v. 3. Rio de Janeiro: Editora de O Malho, p. 5-8, set. 1922.

### Fontes manuscritas

*Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (AN-RJ)*

AN-RJ. Coleção Brasões: Dossiê Brasão de Armas de Joaquim José Pereira de Faro (Barão do Rio Bonito). Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Localizador: BR.AN.RIO.0D.0.0.195. Rio de Janeiro, 1882.

ANRJ. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Inventário de Antônio Martins Lage. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Caixa 4007, Número 292 (26/10/1838). Rio de Janeiro, 1838.

ANRJ. Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Escritura de Arrendamento. Livro 226, Folha 105. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Localizador 031.008-79 (13/09/1823). Rio de Janeiro, 1823; Escritura de Venda. Livro 239, Folha 67. Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Localizador 031.13-79 (18/01/1834). Rio de Janeiro, 1834.

### Fontes iconográficas

ALBUQUERQUE, Júlio Pompeu de Castro. *A capital fluminense (Álbum de Nictheroy)*. Niterói: Zwoch & Hammer, 1925.

### Bibliografia

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARMITAGE, David. Três conceitos de História Atlântica. *História Unisinos*, n. 18, v. 2, maio-ago. 2014.

COSTA, Wilma Peres; MIRANDA, Marcia Eckert. Entre senhores e o Império: transformações fiscais na formação do Estado brasileiro (1808-1840). *Illes i imperis/Islands and Empires/Îles et Empires*, v. 13, p. 87-115, 2010.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A Presença Inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: Os Casos da Sociedade Bancária Mauá, Macgregor & Cia. (1854-1866) e da Firma Inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel (Org.). *Tempo*, UFF, Niterói (RJ), v. 15 – Dossiê Negócio e Riqueza, 2003.

HONORATO, Cezar Teixeira; Autor, Thiago. *Escritos sobre História Urbano-Portuária do Rio de Janeiro (1850-1920)*. Niterói, RJ: Polis/PPGH-UFF, 2024.

HONORATO, Cezar Teixeira; RIBEIRO, Luiz Claudio Moises; MANTUANO, Thiago. The Coal Economy in Brazil (1850-1889). In: HONRATO, Cezar; HIDALGO, Daniel Castillo (Orgs.). *Fuelling the World Economy*. Londres: Palgrave Macmillan, 2023.

LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro Através de Suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; SMC, 1994.

LEVY, Maria Bárbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.

LOBO, Eulália. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MANTUANO, Thiago. *Comendador Antônio Martins Lage: Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX*. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói (RJ), 2017.

MANTUANO, Thiago. *O Trapiche e Suas Fronteiras: A operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

MANTUANO, Thiago. A Ilha das Enxadas Sob Domínio da Família Lage (1823 -1882). *H-industri@*, Buenos Aires, v. 26, p. 1-15, 2020.

MANTUANO, Thiago; ALVARENGA, Thiago. As duas pontas da crise: as falências das casas bancárias em 1864 vistas de cima a baixo. *América Latina em la Historia Económica*, v. 27, p. 1043, 2020.

MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *Escravidão e Capitalismo Histórico no Século XIX: Brasil, Cuba e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

MOURA FILHO, Heitor Pinto. O uso da informação quantitativa em História – Tópicos para discussão. *Locus: Revista de História*, v. 14, n. 1, 2021. DOI: <https://doi.org/10.34019/2594-8296.2008.v14.31574>.

MUAZE, Mariana. Pensado a família no Brasil: ganhos interpretativos a partir da micro-história. *Confluenze, Bologna*, v. 8, p. 11-27, 2016.

MATTOS, Ilmar. *O Tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: Hucitec, 1987.

PENNA, Clemente Gil. Penhoras judiciais, crédito e propriedade escrava na cidade do Rio de Janeiro, c. 1820-1860. In: LIMA, Henrique Espada; SILVA JÚNIOR, Waldomiro Lourenço da; MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti (Orgs.). *Histórias de escravidão e pós-emancipação no Atlântico (séculos XVII ao XX)*. São Leopoldo: Casa Leira, 2022.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Os Simples Comissários: negociantes e política no Império*. Niterói, RJ: Ed. UFF, 2014.

RIBEIRO, Carlos Alberto Campello. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a História da Empresa e sua Inserção social (1891-1942)*. 2007. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SALLES, Ricardo. O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. *Almanack*, v. 4, p. 5-45, 2012.

SOARES, Luiz Carlos. *Povo de Cam na Capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007.