

A trajetória empresarial de Henrique Lage e as relações com o Estado (1918-1942)

Carlos Campello

Os negócios da família Lage nos setores carbonífero e naval são iniciados em 1825, pelo bisavô de Henrique Lage, Antônio Martins Lage¹, que instala na Ilha das Enxadas trapiche de mercadorias, depósito de carvão e oficinas para pequenos reparos navais. Do falecimento deste, em 1838, até 1865, diversas firmas são criadas e dissolvidas pela família, como a Viúva Lage, Campos & Cia., e Viúva Lage & Filhos².

Em 1869, o avô de Henrique Lage, também de nome Antonio Martins Lage, vende a Ilha das Enxadas ao Império³, continuando, porém, com os negócios na Ilha do Vianna, em Niterói, propriedade adquirida por ele em 1852. Mais tarde, em 1873, Antonio Martins Lage funda com o filho Antonio Martins Lage Filho, a Antonio Martins Lage & Filho, com a finalidade de comércio de carvão de pedra, reboques, trapiches e no mais o que convier⁴. A sociedade é dissolvida em 4 de fevereiro de 1882⁵ e, nesta mesma data, é fundada a Lage Irmãos, composta pelo pai de Henrique, como sócio gerente, e pelo tio Alfredo Lage.⁶ Casado com Cecília Braconnot, Antonio Martins Lage Filho tem, além de Henrique, nascido no Rio de Janeiro em 14 de março de 1881, mais quatro filhos homens: Antonio, Jorge, Renaud e Frederico.

A partir da fundação da Lage Irmãos, Antonio Martins Lage Filho adquire, em nome da empresa, terras em Santa Catarina onde existem jazidas carboníferas.⁷ Mais tarde, em 1890, é criada, com as mesmas finalidades da anterior, a segunda Lage Irmãos, sendo, então, extinta a primeira.⁸ No ano seguinte, durante o chamado “Encilhamento”⁹, Antonio Martins Lage Filho funda com outros sócios, em 7 de fevereiro, a Companhia Nacional de Navegação Costeira, que torna-se uma das mais respeitáveis empresas de navegação do Brasil.

Os primeiros governos republicanos tomam medidas com relação ao setor naval. Em 1891, a primeira Constituição republicana prevê, dentre outros temas, condições favoráveis para a marinha nacional, embora o texto constitucional só venha a ser regulamentado no

ano de 1896.¹⁰ Posteriormente, em 1904, o governo Rodrigues Alves elabora um plano para o reaparelhamento da Marinha, através da construção de diversas embarcações. No entanto, nos anos seguintes, devido às mudanças no comando da Armada, alterações acontecem no Plano e afetam a diversos estaleiros, inclusive o da família Lage. Encomendas são feitas, sendo que algumas não são pagas e outras são simplesmente suspensas.

Nos setores carbonífero e naval, a participação governamental é fundamental para desenvolvimento das atividades, assim, ter boas relações com membros do governo traz, naturalmente, benefícios para aqueles que atuam nesses segmentos de negócios. Os Lage reconhecem a importância desses contatos e, assim, procuram ter boa convivência com as autoridades, convidando-as para encontros sociais e visitas às instalações da Ilha do Vianna.

Mas nem sempre ter boas relações com pessoas do Governo significa ter facilidades no campo empresarial. Como exemplo, em 1908, Antonio Martins Lage Filho tenta iniciar a exploração do carvão em Santa Catarina, mas ações governamentais dificultam a sua intenção, em virtude da criação de impostos e alterações no percurso da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina.

A posição social e o papel empresarial dos Lage proporcionam a Henrique Lage uma educação com estudos no exterior, tendo se formado em Engenharia Naval nos Estados Unidos. Naquele país, em 1906, casa-se com Lilliam Agnes Whitman, divorciando-se em 1909. O casamento e o divórcio são feitos pela lei americana. Anos depois, em 1925, Henrique casa-se novamente, desta vez no Brasil, com a cantora lírica italiana Gabriella Besanzoni.

Com a morte do pai, em 1913, os irmãos de Henrique, Antonio e Jorge, assumem o controle dos negócios da família. Na ocasião, o Governo estabelece o regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem, adotando medidas como a diminuição e suspensão de taxas, maior prazo para as vistorias e outros favores importantes¹¹.

Posteriormente, o conflito mundial afeta a economia brasileira, principalmente em virtude das dificuldades do tráfego marítimo. Assim, existem problemas na exportação de produtos, e no abastecimento de artigos importados, inclusive o carvão mineral. Para este segmento, o Governo adota uma série de medidas, como a redução das tarifas para o carvão nacional, taxaço do produto estrangeiro, facilidades de crédito e criação da Junta de Abastecimento de Carvão.

Os negócios ligados ao setor carbonífero em Santa Catarina são acompanhados de perto por Henrique Lage. Em 1918, em face da necessidade de transporte ferroviário para o carvão extraído de suas minas, o empresário enfrenta o problema e incorpora a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, empresa possuidora do arrendamento da E.F.D. Thereza Christina.

Ainda em função da Guerra, a questão naval passa a ser, também, alvo de preocupação governamental, que edita uma série de medidas compondo o chamado “Plano Naval Wenceslau Braz”. Através desses instrumentos legais são abolidos impostos, instituídos prêmios por navios construídos, e concedido empréstimo à Costeira para a construção dos estaleiros na Ilha do Vianna¹².

Como presidente da Costeira, o irmão de Henrique Lage, Antonio, participa das negociações do Plano, mas a fatalidade o impede de acompanhar a sua execução. Vítimas da gripe espanhola, Antonio e Jorge falecem em 20 de outubro de 1918. Em decorrência do desenlace dos irmãos, Henrique Lage assume a direção e inicia a expansão dos negócios, compondo um conjunto de empresas que fica, posteriormente, conhecido como “Organização Lage”.

Ao assumir o controle, Henrique Lage implementa a estratégia empresarial baseada no trinômio: carvão, ferro e navio. Este trinômio, que pode ser considerado como a adoção da integração vertical, origina-se da preocupação do industrial com o fornecimento dos insumos necessários ao processo produtivo de suas empresas. Esta estratégia não possui ineditismo, sendo até uma prática comum entre os empresários brasileiros da época. No entanto, a forma como Henrique Lage trata a questão é completamente diferenciada, ou

seja, a verticalização não é obra do acaso nem uma atitude oportunista é, antes de tudo, uma filosofia empresarial.

É no período entre 1919 e 1930 que Henrique Lage mais expande seus negócios, criando e incorporando empresas, formando, assim, um verdadeiro império empresarial. Como os seus antecessores, Lage busca aproximar-se das autoridades governamentais, visando a obtenção de apoio, através de investimento financeiro ou encomendas. Embora consiga algum resultado nessa aproximação, nem sempre acordos e contratos são respeitados pelos governos, forçando o empresário a fazer inversões com capital próprio ou através de obtenção de empréstimos com pagamento de juros, contraindo, assim, dívidas que geram dificuldades financeiras.

Como exemplo, Henrique Lage investe na melhoria da qualidade do carvão nacional e no aprimoramento das instalações da Ilha do Vianna. Porém, no setor carbonífero, não são efetivados os empréstimos provenientes de decretos oriundos da Lei Wenceslau Bráz, concedidos à Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá e, também, à Companhia Nacional de Mineração e Carvão do Barro Branco.¹³. Na navegação, constrói os navios Itaquiatiá e Itaguassú, sem que receba os prêmios pela construção destas embarcações.

Apesar dessas questões, nesse período, Henrique Lage funda diversas empresas, como a Cia. Nacional de Construção Cívica e Hidráulica; a Sociedade Anônima de Seguros Gerais Lloyd Industrial Sul Americano; o Lloyd Sul Americano, Cia de Seguros Marítimos e Terrestres; a Companhia Nacional de Mineração e Carvão do Barro Branco; a Cia. Industrial Friburguense; e a Companhia Docas de Imbituba. Assume, ainda, o controle da Cia. de Navegação São João da Barra e Campos, e incorpora, ao seu patrimônio empresarial, o Lloyd Nacional e a firma Estaleiros Guanabara.

No setor salineiro, o industrial lança o sal refinado da marca “ITA”. Além disso, na Ilha do Vianna é construído um petroleiro para o governo argentino, lançado ao mar em agosto de 1928. Henrique Lage investe, também, na aviação, construindo protótipos de dois aviões, denominados Rio de Janeiro e Independência. Neste segmento, Lage espera por encomendas governamentais, o que não ocorre e, assim, suspende o seu plano.

O período marca, também, a ampliação do investimento de Henrique Lage em outra vertente de seu trinômio: o ferro. No plano de Lage constam usinas em Gandarella, Minas Gerais; no Maruhy, em Niterói; em Antonina, no Paraná; e na ilha do Vianna, além da fábrica de coque instalada na Sociedade Anonyma Gaz de Nictheroy. Em 1924, o empresário formaliza a constituição do Consortium Siderúrgico Nacional¹⁴.

No Governo Artur Bernardes, em função do comércio de gêneros frigorificados, Henrique Lage busca incentivo para a construção de navios frigoríficos, e pede, então, auxílio governamental, o que lhe é negado. Em decorrência, a solução encontrada por Henrique é a compra no estrangeiro. Assim, o empresário vai para a Europa e encomenda navios na Inglaterra, França e Itália. Se, por um lado, a compra das embarcações soluciona o problema de atualização da frota, por outro lado, a queda cambial durante o prazo da amortização do empréstimo estrangeiro provoca grande prejuízo para a Costeira.¹⁵

O advento da Revolução de 1930 traz problemas para Henrique Lage, que é temporariamente preso. Asilando-se inicialmente na Embaixada do México, Lage viaja, em seguida, para a Europa, onde permanece até o ano seguinte.¹⁶ Logo ao retornar, o empresário defronta-se com a ação executiva dos Cantieri Riuniti del'Adriático, em função do atraso do pagamento dos navios encomendados na Itália. Assim, as dívidas acumuladas criam para o industrial uma situação de grande dificuldade, só resolvida após acordos realizados nos anos seguintes com o governo.

Os acordos permitem a Henrique Lage continuar investindo. Durante a década de 30, o empresário amplia e diversifica os negócios, adquirindo a Companhia Serras de Navegação e Comércio, e arrendando os navios da sociedade Brasileira de Cabotagem.¹⁷ Além disso, na aviação, cria Companhia Nacional de Navegação Aérea.

Além dos negócios, Lage participa da política. Concorrendo na chapa do Partido Autonomista, consegue em 1934 se eleger Deputado Federal, pelo Distrito Federal, com mais de trinta mil votos no segundo turno.¹⁸ Como parlamentar, participa de comissões ligadas ao setor naval e apresenta projeto para a Marinha Mercante.

Em 1937 surgem novidades para os setores carbonífero e siderúrgico. O carvão recebe mais um incentivo governamental, com a edição do decreto que aumenta, de 10% para 20%, o percentual obrigatório de utilização do carvão nacional estabelecido em 1931. Na siderurgia, Henrique Lage retoma o projeto de implementação da Usina em Antonina, com o objetivo de atender às atividades desenvolvidas na Ilha do Vianna.

Durante o Estado Novo, as relações entre Henrique Lage e Getúlio Vargas tornam-se mais próximas, inclusive com a prestação de homenagens de parte a parte. Exemplo disto é a concessão, em 1938, por parte de Vargas a Henrique Lage, da Ordem do Mérito Militar no grau de oficial. Por sua vez, Lage homenageia Getúlio Vargas com a inauguração de retratos do Presidente, sendo o principal na sala de reuniões do Conselho Geral de Administração da “Organização Lage”, em cerimônia de comemoração do primeiro aniversário do Estado Novo¹⁹.

O ano de 1941 torna-se trágico para Henrique Lage. Logo no primeiro trimestre o Governo cria Comissão de Marinha Mercante e, no mesmo ato, suspende as subvenções pagas às empresas de navegação. Este fato é catastrófico, visto que no contrato firmado com o Banco do Brasil para a composição da dívida do empresário, a amortização é feita com os recursos oriundos dos subsídios. Sem estes recursos financeiros, as empresas de Henrique Lage não têm condições de cumprir o compromisso com o banco.²⁰ Para evitar a inadimplência da Costeira, o Governo resolve conceder empréstimos à Companhia.²¹

Em 16 de junho, em função do seu estado de saúde, Henrique Lage encaminha circular aos dirigentes das empresas, com aval de Pedro Brando, então seu principal auxiliar, solicitando que sejam prestadas a Gabriella Besanzoni informações a respeito das atividades. Dias depois, em 29 de junho, o empresário envia carta a Getúlio Vargas, onde coloca os destinos da “Organização Lage” sob a proteção do Presidente. Neste mesmo dia, Lage dita o testamento, onde lega a Gabriella todos os bens pessoais, inclusive imóveis. Com relação a parte do patrimônio das empresas, Henrique Lage distribui 52% para Gabriella e, o restante, de forma desigual, para os outros herdeiros.²²

Henrique Lage falece no dia 2 de julho de 1941. Com o falecimento do industrial, começa a disputa pelas empresas, e o Banco do Brasil considera não ser conveniente que Gabriella seja a inventariante, em função da sua condição de mulher e por estar fora de negócios. Para dar solução ao caso, é feita pelos herdeiros uma procuração para Pedro Brando.

A nacionalidade italiana de Gabriella e a entrada do Brasil na guerra são elementos utilizados por aqueles que se opõem à permanência da viúva de Henrique como personagem principal do processo sucessório, e que disputam com ela o comando das empresas. Em decorrência, Gabriella tenta naturalizar-se brasileira, sendo o pedido negado inicialmente, tendo como justificativa a não validade do casamento com Henrique. Gabriella recorre, mas, somente em 30 de janeiro de 1943 é que consegue a naturalização.

A entrada do Brasil na segunda Guerra Mundial, em 1942, fortalece o dirigismo estatal. Assim, as empresas do espólio de Henrique Lage sofrem importantes mudanças, através de dois atos do Governo Vargas. O primeiro, com relação ao setor carbonífero, ocorre com a edição de decreto, que estabelece, como medida de emergência, a entrega obrigatória ao Governo Federal de todo o carvão nacional destinado ao mercado brasileiro fora dos Estados produtores. O segundo, e mais importante, o Decreto-Lei nº 4.648, de 2 de setembro de 1942, que incorpora ao patrimônio nacional os bens e direitos das empresas da chamada “Organização Lage” e do espólio de Henrique Lage. Na justificativa, o Governo considera que as entidades constituem um conjunto valioso, aproveitável no interesse da defesa nacional, pelo que se impõe o exercício de sua administração pelo Estado e a sua incorporação ao patrimônio da Nação.

Assim, finalizando o presente trabalho, cabe recordar que Henrique Lage recebe, como herança, um grupo de empresas e as multiplica, especialmente no período compreendido entre as duas guerras mundiais, adotando a estratégia empresarial baseada na integração vertical, sob o trinômio: carvão, ferro e navio.

Outra questão relevante a ser lembrada, é que com as dificuldades de abastecimento ocasionadas pela primeira guerra, surge o apoio governamental a duas vertentes do

trinômio preconizado por Henrique Lage: carvão e navio. Incentivos aos dois setores são concedidos, embora os compromissos nem sempre sejam cumpridos pelos governos de então. Aliás, as mudanças dos cenários políticos e econômicos, ocorridas no Brasil, durante todo o período estudado, afetam sobremaneira a chamada “Organização Lage”.

Vale ressaltar, ainda, a característica empresarial de Henrique Lage. Determinado, o industrial busca soluções independente do apoio governamental, apesar dos riscos que possam acarretar à saúde financeira de suas empresas. Assim, Lage investe permanentemente em seus negócios, sendo que, em determinadas ocasiões, fica à beira da falência. O empresário só não sucumbe graças às relações que mantém com autoridades da República, o que lhe possibilita, inclusive, obter crédito e renegociar dívidas.

É importante destacar, também, que a segunda guerra, a política intervencionista e estatal de Vargas e, principalmente, o falecimento de Henrique Lage, são fatores que criam condições para a edição do Decreto-Lei que incorpora as empresas ao patrimônio nacional.

¹ Filho de Antonio Barbosa Martins Lage, português, comerciante e agricultor em Minas Gerais.

² Dissolução de sociedade da Viúva Lage & Filhos. Processo 1865, N 863 Cx 1321. Acervo do Arquivo Nacional.

³ MINISTÉRIO DA MARINHA. Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de documentação, 1957, p. 162.

⁴ Antonio Martins Lage & Filho. L.652. Registro 12.184. G. 6. Fundo Junta Comercial. Acervo do Arquivo Nacional.

⁵ Antonio Martins Lage & Filho. L.131. Registro 24.009. G. 3. Fundo Junta Comercial. Acervo do Arquivo Nacional.

⁶ Lage Irmãos. L.130. Registro 23.984. Fundo Junta Comercial. Acervo do Arquivo Nacional.

⁷ Escritura de compra e venda. 3º ofício de notas, livro 385, folhas 90v a 92v. Escritura de compra e venda. 3º ofício de notas, livro 395, folhas 94v a 96.. Escritura de compra e venda. 3º ofício de notas, livro 395, folhas 94v a 96. Acervo do Arquivo Nacional, microfilmes rolos 010.50.79; 010.52.79 e 010.52.79.

⁸ Lage Irmãos. L.230. Registro 33.920. G. 3.. Fundo Junta Comercial. Acervo do Arquivo Nacional

⁹ Nome dado pelos opositores de Rui Barbosa e que está relacionado ao encilhamento dos cavalos antes da corrida, quando se intensifica o movimento das apostas. A denominação enfatizou a forte especulação na Bolsa e o vai e vem do câmbio. Sobre o Encilhamento Cf. FRANCO, Gustavo. *A Década Republicana: o Brasil e a economia internacional (1888-1900)*. Rio de Janeiro: IPEA, 1991; LEVY, Maria Bárbara. Encilhamento. In: NEUHAUS, Paulo (org.). *A Economia Brasileira*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

¹⁰ COSTA, Afonso. *A Marinha Mercante: o problema da atualidade*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917, p. 24;29.

¹¹ Ibid., p. XIII.

¹² FLEMING, Thiers. *Carvão, munições, navios*. Rio de Janeiro: Pimenta de Mello & Cia., 1927, p. 107-108.

¹³ Ibid., p.32.

¹⁴ JORNAL DO COMMERCIO. Ata constitutiva. Rio de Janeiro: 7 de maio de 1924, ano 98, n. 125, p.9.

¹⁵ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro: setembro-outubro 1937, ano I, n. 10, p.20

¹⁶ Maiores detalhes sobre a prisão, liberação e pedido de exílio de Henrique Lage. Cf. BRANDO, Pedro. *Por que não temos construção naval?* Rio de Janeiro: Pongetti, 1958, p. 58-62.

¹⁷ LIVRO DO LLOYD NACIONAL Relatório aos acionistas do exercício de 1935. Rio de Janeiro: [s/e], [s/d], p.5..

¹⁸ O GLOBO. Rio de Janeiro: 17 de novembro de 1934, p.3. Até a edição, chegando ao final da apuração, Lage contava com 30.382 votos. Observa-se que até esta data não existe a proclamação final dos eleitos, face à demora na contagem dos votos.

¹⁹ CRUZ DE MALTA. Rio de Janeiro, ano 2, n. 17, dezembro de 1938, p. 18.

²⁰ ABRANCHES, Carlos Alberto Dunshee de. *A incorporação dos bens de Henrique Lage ao patrimônio nacional*. Rio de Janeiro: Gráfica Milone Ltda, 1948, p. 127.

²¹ Ibid., p.129 .

²²Processo de naturalização Gabriella IJJ6N2088. fls. 58. Certidão Inventário. Registro original Tabelião Álvaro Penteado. Livro 19 fl. 66 G. 2176 E 30. Acervo do Arquivo Nacional.