

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

VERA CHRISTINA GUEDES PINTO

**A ATUAÇÃO DA EMPRESA CRANSTON WOODHEAD NO
RIO GRANDE DO SUL:
UM ESTUDO DE CASO
1922-1992**

Porto Alegre
2013

VERA CHRISTINA GUEDES PINTO

**A ATUAÇÃO DA EMPRESA CRANSTON WOODHEAD NO
RIO GRANDE DO SUL:
UM ESTUDO DE CASO
1922-1992**

Dissertação apresentada como requisito para a
obtenção do grau de Mestre pelo Programa de
Pós-Graduação em História da Pontifícia
Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Dra. Cláudia Musa Fay

Porto Alegre
2013

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P659a Pinto, Vera Christina Guedes
A atuação da empresa Cranston Woodhead no Rio Grande do Sul : um estudo de caso 1922-1992 / Vera Christina Guedes Pinto. – Porto Alegre, 2013.
160 f. : il.

Diss. (Mestrado em História) – Fac. de Filosofia e Ciências Humanas.
Orientação: Prof^ª. Dr^ª. Cláudia Musa Fay.

1. Administração – História. 2. Empresas Familiares – Administração. 3. Empresas – Sucessão. 4. Rio Grande do Sul – História. I. Fay, Cláudia Musa. II. Título.

CDD 658.041

**Ficha Catalográfica elaborada por
Vanessa Pinent
CRB 10/1297**

VERA CHRISTINA GUEDES PINTO

**A ATUAÇÃO DA EMPRESA CRANSTON WOODHEAD NO
RIO GRANDE DO SUL:
UM ESTUDO DE CASO
1922-1992**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Dra. Cláudia Musa Fay

Aprovada em ____ de _____ de 2013.

COMISSÃO EXAMINADORA

Orientadora: Profa. Dra. Claudia Musa Fay

Profa. Dra. Margaret Marchiori Bakos

Profa. Dra. Claudia Schemes

Porto Alegre
2013

Dedico esta Dissertação ao meu marido, aos meus filhos, genros e netos, que tanto apoiaram e incentivaram o meu crescimento intelectual, e à família Cranston Woodhead, que possibilitou a realização desse sonho.

AGRADECIMENTOS

Sempre tive em mente fazer um mestrado, pois trabalhei na área da educação toda a minha vida, desde minha formação em Letras Plenas. Com o passar do tempo fui me interessando muito por História, ficava fascinada com todas as possibilidades que ela oferecia e os vários campos que cada vez mais ela abordava. Assim, decidi pela linha da História Empresarial para desenvolver a minha pesquisa de mestrado identificando a empresa Cranston Woodhead & Co. para este estudo de caso.

Deixo aqui os meus agradecimentos a Frank Edward Cranston Woodhead, não só pelo apoio, mas muito mais que isso, pelo acompanhamento fiel, opinando, revisando e até construindo pequenos documentos facilitadores para o meu melhor entendimento nas análises.

Agradeço também à minha orientadora Cláudia Musa Fay, que foi incansável na sua dedicação ao ajudar-me a atingir meus objetivos, bem como sabendo conduzir minhas ansiedades e dificuldades. Também foi incansável com empréstimo de livros, e aulas particulares sobre assuntos que eu ainda era principiante na área da Historiografia.

Não poderia deixar de agradecer ao meu marido Alberto Martins Costa Pinto, que sempre me estimulou e apoiou, colocando esse meu curso acima de qualquer outra prioridade. Incansável, por várias noites ele sentou comigo para trocar ideias, ou discutir textos, dentre outras atividades.

E, por fim, agradeço aos meus filhos, que tiveram compreensão com as minhas ausências, e me apoiaram e ajudaram nas coisas que eu não pude acompanhar, sem falar no estímulo ao estudo. E ainda, eu não poderia esquecer de agradecer a fiel companhia do meu cão Toby, que por todo esse tempo, ficou ao meu lado, até altas horas da madrugada, como se a esperar que eu fosse descansar para ele poder fazê-lo também.

RESUMO

Esta dissertação apresenta o resultado de um estudo na área da História Empresarial, que, a partir de 1960, tornou-se de grande interesse, com foco nas mudanças e evolução das grandes empresas. Sendo as empresas familiares a forma predominante de organização empresarial no mundo todo, o seu campo de estudos passou a ser estudado em torno de questões relacionadas com a sucessão e profissionalização. A pesquisa trata de um estudo de caso sobre a história da empresa familiar Cranston Woodhead & Co., fundada por ingleses na cidade de Rio Grande/RS, em 1922. A questão abordada neste trabalho foi interpretar que mecanismos ou estratégias foram utilizados para o negócio de agenciamento marítimo desenvolver-se e manter-se num mercado competitivo. E como essa empresa familiar foi beneficiada por sua cultura e relações para se instalar no Brasil, tendo facilidades em articular um negócio promissor, aproveitar oportunidades e sobreviver por quatro gerações no mercado de comércio exterior.

Palavras-chave: Rio Grande do Sul. Ingleses. Empresa familiar. Cranston Woodhead

ABSTRACT

This paper presents the results of a study in the field of Business History, which since 1960 has become of great interest to focus on change and evolution of big business. Being family firms the predominant form of business organization in the world, your field of study began to be studied around issues related to succession and professionalization. The research is a case study about the history of the family business Cranston Woodhead & Co., founded by the English in the city of Rio Grande/RS, in 1922. The question addressed in this work was to interpret what mechanisms or strategies were used for the business of shipping agency develop and maintain in a competitive market. And how this family business has benefited from its culture and relationships to settle in Brazil having facilities to articulate a promising business, seize opportunities and survive for four generations in the trade.

Keywords: Rio Grande do Sul. British. Family company.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa da Grã-Bretanha.....	27
Figura 2 - Mala Real Inglesa – Royal Mail Line.....	30
Figura 3 - Dados efetivos do Livro de Registro de Estrangeiros em Pelotas.....	34
Figura 4 - Prospectos da Lamport & Holt Lined.....	37
Figura 5 - São Pedro Brazil Gas Company, Limited.....	38
Figura 6 - Engenheiros e funcionários da Estrada de Ferro que ligaria Porto Alegre a São Leopoldo.....	39
Figura 7 - Arthur Cecil Lawson.....	40
Figura 8 - Foto 2: Equipe do Sport Club Rio Grande (1900).....	40
Figura 9 - Anúncios de empresas inglesas em Porto Alegre.....	41
Figura 10 - Anúncios de empresas inglesas em Porto Alegre.....	41
Figura 11 - Companhias de Navegação atuando no Rio Grande do Sul.....	42
Figura 12 - Companhia Swift.....	46
Figura 13 - Produtos Armour.....	46
Figura 14 - Frigorífico Anglo.....	46
Figura 15 - Frigorífico Rio Grande – 1922.....	47
Figura 16 - Richard Alan Cranston Woodhead.....	51
Figura 17 - Basil Harvey Lawson.....	55
Figura 18 - The British Club.....	58
Figura 19 - Peter Douglas Cranston Woodhead.....	62
Figura 20 - Cecil e Katherine com os filhos Peter e Aileen – 1943/1944.....	63
Figura 21 - Correspondência de Peter D. Cranston Woodhead para o Capitão Orstadius.....	65
Figura 22 - Correspondências de Peter D. Cranston Woodhead para Montgomery Ward.....	65
Figura 23 - Companhia de Celulose Borregaard.....	66
Figura 24 - Mapa de Yorkshire.....	68
Figura 25 - Cranston Woodhead (professor).....	69
Figura 26 - Joseph Cranston Woodhead.....	69
Figura 27 - Joseph Cranston Woodhead, sua esposa Elvira (Dolly) e os filhos Cecil, Edward (Ted) e Dóris. Porto Alegre – 1903.....	70
Figura 28 - Família Woodhead em 1933: Joseph e Elvira (Dolly), Cecil e Kitty e os filhos Richard, Peter e Ailen.....	71
Figura 29 - Árvore genealógica da família Cranston Woodhead.....	72

Figura 30 - Cecil Cranston Woodhead.....	74
Figura 31 - Comunicado ao “Commercio”	75
Figura 32 - Prospectos de divulgação.....	76
Figura 33 - Sede da Cranston Woodhead – Agenciamento Marítimo Ltda	78
Figura 34 - Prospecto Northern Assurance Company Ltd (calendário).....	80
Figura 35 - Prospecto Mala Real Inglesa.....	81
Figura 36 - Enchente de 1941 – Praça da Alfândega – Rua Sete de Setembro.....	83
Figura 37 - Jantar comemorativo dos 30 anos da Cranston Woodhead (1952).....	87
Figura 38 - Ambulância doada pela C. Woodhead para a Sta Casa de P. Alegre (1952).....	88
Figura 39 - Cranston Woodhead & Cia Ltda. – filial de Paranaguá. Maritien Museun Rotterdam.....	89
Figura 40 - Complexo Industrial Portuário de Rio Grande.....	99
Figura 41 - Frank Edward Cranston Woodhead.....	102
Figura 42 - Organograma da empresa Cranston Woodhead – 1992.....	102
Figura 43 - Campo da Várzea em 1910.....	113
Figura 44 - Campo de Várzea em 1935.....	113
Figura 45 - Vista aérea do porto – Porto Alegre, 1930.....	114
Figura 46 - Hotel Jung, 1930.....	115
Figura 47 - Av. Borges de Medeiros, 1931.....	115
Figura 48 - Abrigo de bondes – Praça XV. Porto Alegre, 1930.....	116
Figura 49 - Alfândega de Porto Alegre – década de 1930.....	118
Figura 50 - Cinema Imperial – década de 1950.....	119
Figura 51 - Grande Hotel Schmidt.....	120
Figura 52 - Aeroporto São João, 1950.....	122
Figura 53 - Novo terminal Sen. Salgado Filho, 1960.....	122
Figura 54 - Tonelagem do movimento de navios pela Barra de Rio Grande (1890-1930)....	123
Figura 55 - Novo Porto – Rio Grande.....	124
Figura 56 - Entrada de imigrantes no Brasil.....	124
Figura 57 - Alfândega de Rio Grande – Cartão Postal – Início do séc. XX.....	126
Figura 58 - Boate Mangacha: 1940-1960.....	128
Figura 59 - Máquina de adição.....	131
Figura 60 - Máquina de calcular (modelo de 1935-1940).....	131
Figura 61 - Máquinas de Contabilidade (1943).....	131
Figura 62 - Calculadoras Facit (1934-1943).....	132

Figura 63 - Veículo a gasogênio – Porto Alegre.....	133
Figura 64 - Computador Apple II.....	134

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Participação dos principais produtos no valor total das exportações do RS 1890-1900/1919-1929.....	44
Tabela 2 - Situação societária da empresa Cranston Woodhead – 1992.....	103
Tabela 3 – Evolução da empresa Cranston Woodhead(1922-1992).....	103

LISTA DE SIGLAS

AMSAL – Agência Marítima Sul Atlântica Ltda.
ARB – Antony Rover Batista
B.E.B. – Brasil/Europe/Brasil Freigt Conference
BHL – Basil Harvey Lawson
BIMCO – Baltic and International Maritime Conference
CCW – Cecil Cranston Woodhead
CdeV – Carlos de Villa
CER – Carlos Emílio Raffo
CMB – Compagnie Maritime Belge
CMW – Clodagh Mary Woodhead
CNL – Companhia de Navegação dos Lagos
CNNC – Companhia Nacional de Navegação Costeira
CRA – Companhia Riograndense de Adubos
CSM – Charles Sidney Mace
CW – Cranston Woodhead
CWRG – Cranston Woodhead Rio Grande
CWSA – Cranston Woodhead Sociedade Anônima
DBS – Donald Bruce Stuart
ERW – Elvira Robinson Woodhead (Dolly)
FECW – Frank Edward Cranston Woodhead
FJW – Frank John C. Woodhead
FNP – Franz Nissen Pedersen
FWB – Frederick Willian Burton
GPvH – Gerrit Piter van Herp
GRIEG – Agência de Vapores Grieg
HFC – Home Ward Freight Conference
HSDG – Hamburg Sud DG
ITT – International Telephones & Telegraph
IVARAN – Ivaran Rederi
JCS – Joint Container Service
JCW – Joseph Cranston Woodhead
JGK – James George Kerr
JLE – Jan Ludwig Engels

KHL – Koninklijke Hollands Lloyd
KMW – Katherine Muriel Woodhead
LCC – Light Cargo Committee
MRM – Manoel Rubens Magalhães
MS – Margareth Woodhead Siegmann
Norton Lilly – Norton Lilly & Co. Inc.
NORTON – Norton Line
OBO – Oil Bulk Ore Carrier
PDCW – Peter Douglas Cranston Woodhead
RACW – Richard Alan Cranston Woodhead
RIL – Royal Interocean Line
RML – Royal Mail Stean Packet Co.
RoSA – RoSA Line
RZAL – Rotterdam Zuild Amerika Line
S.A.L. – Den Norske Syd – Amerika Linge
SGTM – Société Générale de Transports Maritimes
SVEA LINE – Sveabolaget/Stocolmsrederi Ab Svea
SWR – Sinclair Walter Robinson
USEC – United States East Coast

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	GÊNESE DAS RELAÇÕES COMERCIAIS MARÍTIMAS ENTRE INGLATERRA E BRASIL	27
2.1	ANTECEDENTES.....	27
2.2	A PRESENÇA DOS INGLESES NO CENÁRIO BRASILEIRO.....	28
2.3	ATUAÇÃO DOS INGLESES NO RIO GRANDE DO SUL.....	33
2.4	O RIO GRANDE DO SUL ENTRE AS DÉCADAS DE 1920 E 1930: PRIMÓRDIOS DA EMPRESA CRANSTON WOODHEAD & CO.....	43
3	OS MEMORIALISTAS E A EMPRESA CRANSTON WOODHEAD	49
3.1	RICHARD ALAN CRANSTON WOODHEAD: <i>JOSEPH WOODHEAD (1890-1922)</i>	50
3.2	BASIL HARLEY LAWSON: <i>MINHA VIDA NA CRANSTON WOODHEAD (1922- 1985)</i>	54
3.3	PETER DOUGLAS: <i>PARA QUE ELES NÃO ESQUEÇAM – 50 ANOS COM A CRANSTON WOODHEAD (1943-1922)</i>	61
4	A EMPRESA CRANSTON WOODHEAD NO RIO GRANDE DO SUL	67
4.1	HISTÓRIA DA FAMÍLIA CRANSTON WOODHEAD.....	67
4.2	HISTÓRIA DA EMPRESA FAMILIAR CRANSTON WOODHEAD (1922-1992).....	73
4.2.1	Fundação da Empresa.....	74
4.2.2	Atuação e desenvolvimento das atividades na Empresa.....	75
4.2.2.1	Primeira geração: Cecil Cranston Woodhead.....	78
4.2.2.2	Segunda geração: Peter Alan Cranston Woodhead.....	83
4.2.2.3	Terceira geração: Frank Edward Cranston Woodhead.....	93
5	DESENVOLVIMENTO URBANO E TECNOLÓGICO NO RS	111
5.1	IMPRESSÕES DOS MEMORIALISTAS SOBRE AS CIDADES E AS TECNOLOGIAS.....	111
5.2	AS CIDADES.....	112

5.2.1	A cidade de Porto Alegre.....	113
5.2.2	A cidade de Rio Grande.....	123
5.3	EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA.....	129
6	CONCLUSÃO.....	137
	REFERÊNCIAS.....	143

1 INTRODUÇÃO

Os ingleses começaram a chegar muito cedo ao continente americano, ainda na época das grandes navegações. Não vinham propriamente como imigrantes, mas sob a forma de negociantes e aventureiros, ou mesmo piratas. Nesse viés, a pesquisa demonstrará que a presença de ingleses no Brasil decorre de uma mobilidade categorizada como um deslocamento de carreira (TILLY, 1990 apud TRUZZI, 2008, p. 200), ou seja, que tem como fator de impulsão o trabalho. Essa mobilidade oportunizou aos ingleses alcançarem uma larga influência econômica entre 1835 e 1912, quando começou a declinar, muito lentamente (CARVALHO, 2003 apud PEREIRA, 2005, f. 13).

Os deslocamentos de ingleses também caracterizam uma circularidade para alguns estratos específicos (como comerciantes importadores, por exemplo) que se dispuseram a repetir a viagem e a estadia no Brasil, algumas vezes como estratégia em longo prazo para acumular algum pecúlio. Com o decorrer dos anos, alguns indivíduos se estabelecem no local de destino. Esses pioneiros, sobretudo se bem-sucedidos, agem como elementos de atração para que outros eventualmente se estabeleçam, facilitando a fixação de novos ingressantes em caráter permanente (TRUZZI, 2008, p. 202).

Mesmo que os ingleses não estejam inseridos entre as etnias que integraram as ondas migratórias históricas seus deslocamentos podem ser classificados segundo os princípios de redes migratórias. Para Massey, redes migratórias podem ser definidas como complexos de laços interpessoais que ligam imigrantes (nesse caso os ingleses) anteriores e não imigrantes nas áreas de origem (partida) e de destino por meio de vínculos de parentesco, amizade e conterraneidade (MASSEY, 1988 apud TRUZZI, 2008, p. 203). Outra definição acentua algumas das funções sociais das redes, ao defini-las como

[...] agrupamentos de indivíduos que mantêm contatos recorrentes entre si, por meio de laços ocupacionais, familiares, culturais ou afetivos. Além disso, são formações complexas que canalizam, filtram e interpretam informações, articulando significados, alocando recursos e controlando comportamentos (KELLY, 1995, p. 219).

Desse modo, entende-se que é através das redes de relações que os indivíduos compartilham símbolos, costumes e contatos com as famílias e amigos que permanecem nas antigas localidades. As relações propiciam a interação das pessoas, ou seja, por meio delas os sujeitos podem vislumbrar apoio – tanto financeiro quanto psicológico – para se deslocarem à terra almejada. Por meio das redes de relações que os britânicos aportaram no Brasil.

A influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil foi estudada por Gilberto Freire (1948), que definiu as relações entre a Grã-Bretanha e o Brasil, ainda semicolonial, como “mais ou menos imperiais”. Richard Graham (1973) estudou a influência dos ingleses na modernização do Brasil. Em estudo mais recente, Rosamaria Reo Pereira (2005) investigou a influência dos ingleses na literatura do século XIX. Carlos Gabriel Guimarães (2011) escreveu sobre presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil imperial.

No Rio Grande do Sul, o autor que se deteve nesse tema foi Riopardense de Macedo (1975), escrevendo a obra *Ingleses no Rio Grande do Sul*, publicada pela editora A Nação, de Porto Alegre, no ano de 1975, a obra contém pesquisas efetuadas para a participação no “Biênio da Colonização e Imigração”, prefaciada por Basil Harley Lawson, um dos memorialistas estudados neste trabalho. A referida comemoração foi instituída pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul para prestar homenagem às correntes migratórias. Na ocasião, o autor, que exercia o cargo de Cônsul Honorário da Inglaterra no Brasil, foi convidado para organizar e liderar o grupo que representava o Reino Unido da Grã-Bretanha.

Em harmonia com os estudos referidos, a presente investigação abordará questões sobre família e empresa familiar de ingleses, no caso os Cranston Woodhead, que constituíram família, se enraizaram no Rio Grande do Sul e desenvolveram atividades empresariais. Considerando que a Cranston Woodhead & Co. é uma empresa de agenciamento marítimo e representações fundada por ingleses, elaborou-se a questão desta pesquisa: quais mecanismos ou estratégias¹ seus proprietários utilizaram para a Empresa desenvolver-se e manter-se no mercado e como essa empresa familiar foi beneficiada por sua cultura e relações para se instalar no Brasil, tendo facilidades em articular um negócio promissor, aproveitar oportunidades e sobreviver por quatro gerações no mercado? Para responder essa pergunta traçou-se os seguintes objetivos: 2 - investigar a atuação dos ingleses no Rio Grande do Sul; 3-contextualizar os espaços de atuação da Empresa no comércio marítimo; 4 - identificar as estratégias utilizadas pela Empresa para se manter no mercado.

Sabe-se que atividade empresarial existe há mais de cinco mil anos, desde que o homem necessitou do trabalho e dos produtos de outro homem para atender às suas

¹ Sabe-se que estratégia é a definição dos principais objetivos em longo prazo de uma empresa, bem como a adoção de linhas de ação e a alocação de recursos tendo em vista esses objetivos. Por exemplo, aumentar a produção, abrir fábricas e escritórios em outros lugares, integrar-se verticalmente, diversificar a produção lançando novos produtos (CHANDLER, 1998, p. 122).

necessidades. As organizações empresariais são consideradas essenciais para a existência da sociedade e para o desenvolvimento humano. Nesse sentido,

[...] a empresa é compreendida como um motor para a renovação social e todas as organizações e os que nela trabalham devem buscar aprender da ética empresarial o modo de atuação exigido a fim de que possam sobreviver, crescer e superar-se evitando os defeitos anteriores e propondo valores adequados a esta reconstituição proposta. Disto também decorre o uso indistinto dos termos ética organizacional ou nas organizações; ética empresarial ou nas empresas e ética nos negócios (ZOBOLLI, 2001, p. 5).

A História de Empresas surgiu nos EUA na década de 1930, e foi uma das concepções que iriam exercer uma influência duradoura no desenvolvimento da história econômica. No entanto, a maneira como se escrevia História de Empresas era muito diferente. As primeiras histórias oficiais de empresas datam dos anos 1920, na Inglaterra. As abordagens priorizavam as discussões em torno de empresários como Rockefeller, Gould e Carnegie, questionando e criticando se os mesmos eram “especuladores” ou “estadistas industriais”.

A partir dos anos 1960 surgiu um novo enfoque de investigação, que se fundamentava nas pesquisas empíricas e investigava as mudanças e a evolução das grandes empresas. Esses estudos foram iniciados por Chandler, que fundou o campo de estudo da História Empresarial (1950). Outros estudos destacam-se nesta linha de pensamento, entre eles estão Chandler (1962), Souza (1973), Schumpeter (1985), Marcovith (2003), Tonielli (1993), Gross (1993) e Collins (2006).

Sabe-se que as Empresas Familiares são uma forma predominante de organização empresarial em todo o mundo e seu campo de estudos passou a ser desenvolvido a partir da década de 1980, em torno de questões relacionadas à sucessão e à profissionalização. Nesta área destacam-se os estudos de João Bosco Lodi (1978, 1994), Renato Bernhoeft (1989, 1991, 1996, 2005), Domingos Ricca (1998), Gersik Kelin (1997), Crzybovski e Tedesco (2000), Fritz e Paro (1993, 2001), N. Leone (2005), Leslie A. (2005), Djalma Oliveira (2005), Casillas, Vasquez e Díaz (2007), Pedro Floriani (2007), Maico Lednhard (2009).

Partindo de uma abordagem sistêmica, a Empresa Familiar pode ser considerada como um sistema formado por três subsistemas – a família, a administração e a propriedade da empresa (ANTONACCIO, 2007, f. 12). Como este trabalho focaliza a Empresa Familiar Cranston Woodhead & Co., conhecer e escrever a história da mesma e sua atuação no Rio

Grande do Sul se justifica a partir da intenção de Peter C. Woodhead, que foi um dos gestores pertencente à segunda geração:²

Sempre ocorre que firmas importantes, muito conhecidas na sua época, são completamente esquecidas num período de tempo relativamente curto após o falecimento de seus diretores e gerentes. E isso me foi vivamente mostrado quando li o livro de Michael Mulhall, intitulado “Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs”, publicado em 1873. O autor menciona um certo Mr. Proudfoot, que possuía uma grande plantação de algodão próxima de Rio Grande (provavelmente em São José do Norte), em 1862. Este também foi pioneiro na implantação do primeiro serviço de navegação de passageiros entre Rio Grande e Porto Alegre, quando ele encomendou o navio Guayba, construído em Clyde. Um pequeno navio, que provavelmente veio da Escócia para Rio Grande e acomodava passageiros na primeira, segunda e terceira classes, manteve-se em atividade regular por muitos anos. Hoje em dia ninguém sabe o que aconteceu ao Guayba, e ninguém lembra ou jamais ouviu falar em Mr. Proudfoot e no que ele realizou em Rio Grande há mais de 100 anos, não possuindo família. E o livro diz que muito provavelmente ele tenha retornado à Escócia, onde morreu, não deixando registros de sua Empresa, o que considerando seu espírito pioneiro é uma grande pena (WOODHEAD, 1992, f. 3).

A necessidade de colocar em evidência a história da Cranston Woodhead & Co. também se justifica pelo fato desta ser uma Empresa Familiar que se encontra na quarta geração³ e se insere no grupo de “empresas feitas para vencer”, que, segundo Jim Collins (2006), desenvolvem estratégias específicas para manter-se no mercado, ou seja, seu sucesso empresarial é alimentado pela criatividade, pela imaginação, pelos movimentos ousados em águas inexploradas e por um zelo visionário.

Outra justificativa é a de evitar o esquecimento tendo em vista o distanciamento entre o fundador da Empresa e a quarta geração, que passou por uma evolução significativa e se mantém no mercado. O autor defende que as empresas excelentes e duradouras preservam seus valores centrais e objetivos fundamentais, enquanto suas estratégias de negócio e práticas operacionais se adaptam infinitamente a um mundo em transformação (COLLINS, 2006, p. 271).

Outros motivos pelos quais se optou pelo estudo da Cranston Woodhead & Co. : conhecer a organização empresarial a partir do olhar dos gestores, ou seja, dos proprietários e sócios, através das fontes escritas produzidas pelos mesmos;⁴ a singularidade do assunto, trazendo a possibilidade de colaborar para a historiografia da história do Brasil,

² A segunda geração vai apresentar ao longo dos anos e, principalmente, no seu processo de crescimento uma série de questões pertinentes à cultura e valores da geração anterior, que poderão influenciá-la mais do que as complexas atividades de gestão (CENTURION; VIANA, 2007, p. 4).

³ A Empresa encontra-se em processo de transição sucessória da 3ª geração para a 4ª, em que Frank C. Woodhead está capacitando seu filho Mark C. Woodhead para sucedê-lo.

⁴ Apesar da preocupação em escrever e manter viva na memória a história da Empresa, as duas obras escritas sobre a Cranston Woodhead & Co. estavam esquecidas, pois ficaram restritas à família, com apenas um exemplar de cada guardado e escrito na língua inglesa.

principalmente pelas variações que interligam empresa familiar, comércio marítimo e ingleses no Rio Grande do Sul, mais especificamente, em Porto Alegre e Rio Grande; a originalidade do tema e o acesso aos documentos, o que foi facilitado pela simpatia dos descendentes/dirigentes em registrar organizadamente sua história de vida e empresarial; o viés afetivo, que tem sua origem nos laços de parentesco entre a pesquisadora e a família Cranston Woodhead, visto que a filha da mesma, Fernanda Guedes Pinto C. Woodhead, casou-se com Mark C. Woodhead, pertencente à quarta geração, conforme se observa na árvore genealógica constante deste trabalho; outro motivo está associado ao fato de que a Empresa conseguiu, dentre as demais empresas institucionalizadas nessa área, através de seu desempenho e reconhecimento, atingir legitimidade por meio de sua atuação junto ao comércio internacional.

Como o relato referente à história da empresa familiar Cranston Woodhead & Co. está fundamentado nas lembranças de um indivíduo, no caso dois, Basil e Peter, leva-se em consideração que é uma memória individual, construída a partir das referências e lembranças próprias do grupo; refere-se, portanto, a “um ponto de vista sobre a memória coletiva”. Este olhar deve sempre ser analisado considerando-se o lugar ocupado pelo sujeito no interior do grupo e das relações mantidas com outros meios (HALBWACHS, 2004, p. 55). Ou seja,

[...] a memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva. Essa memória se constitui a partir da vivência em grupo e pode, através das lembranças, ser reconstituída ou simulada. Ela cria representações baseada no que se percebe ou imagina que aconteceu ou pela internalização de representações de uma memória histórica (HALBWACHS, 2004, p. 76-78).

A história da Empresa, que Basil Lawson e Peter C. reconstituem, parte do presente e incorpora dados do passado, como documentos históricos e correspondências de trabalho, que permitem, juntamente com suas vivências, reconstituir inclusive o momento histórico no cenário em que se desenvolvem as atividades da empresa onde eles trabalharam. A partir de suas lembranças se descortina uma memória coletiva

[...] que se desenvolve a partir de laços de convivência familiares, escolares, profissionais. Ela entretém a memória de seus membros, que acrescenta, unifica, diferencia, corrige e passa a limpo. Vivendo no interior de um grupo, a memória sofre as vicissitudes da evolução de seus membros e depende de sua interação (BOSI, 1983, p. 332-333).

Essa ideia vai ao encontro do princípio defendido por Portelli (1996, p. 127), de que a memória existe em função de um determinado grupo que compartilha experiências com

outros semelhantes e está sujeita a transformações contínuas. Por muito que se deva à memória coletiva, é o indivíduo que recorda. Neste sentido, Basil e Peter são memorizadores, e das camadas do passado a que têm acesso podem reter objetos que são, para eles, significativos dentro de um tesouro comum (BOSI, 1983, p. 333).

Tanto a escrita de Basil Lawson como a de Peter C. Woodhead estão vinculadas a uma memória histórica construída não só pelos sentidos que circulam e estão sedimentados socialmente, mas também pelos outros sentidos que são mobilizados no gesto de interpretação produzido pelo sujeito escrevente. Basil e Peter, como sujeitos, se inscrevem no exercício da escrita, movimentam-se entre a memória individual e a memória social, a qual determina suas escritas. Portanto, ao se constituírem autores de um texto, eles também, em suas operações, (des) constroem memória(s), num constante movimento entre singularidade e alteridade (GRIGOLETTO; REGINA, 2008, p. 410).

Ao produzir o exercício da escrita de si, o narrador inscreve-se em si e no outro. Dessa forma, podemos dizer que “a escrita articula-se entre o linguístico, o histórico, o social e o ideológico, constituindo-se num espaço simbólico, lugar de interpretação, num trabalho de memória e de construção de identidades” (GRIGOLETTO, 2006, p. 207). As narrativas de Basil e Peter também se inserem na autobiografia, pois, ao mesmo tempo em que escrevem contando a história da Empresa, eles vão descortinando suas histórias de vida.

Na autobiografia nós nos vemos vistos por um outro, o outro em nós. [...] Fazemos a narrativa desse eu para o outro em mim, num processo de interiorização do nome próprio, de interabilidade entre os sujeitos numa tentativa infinita de correspondência entre o eu e aquele que se esconde atrás do nome e que se mostra através da escrita. Em tal processo a tentativa de reconhecimento e referência realiza um trabalho de autoconhecimento produzido pela interação com a alteridade. É um trabalho que se estrutura na forma de um abismo compondo uma escritura que caminha para o sem fim, para o porvir (ALBANO, 2005, p. 33-34).

Em outras palavras, a autobiografia consiste na narração retrospectiva do percurso existencial de um indivíduo redigida pelo próprio. Estamos, pois, perante um texto narrativo no qual autor, narrador e personagem principal correspondem ao mesmo indivíduo, que assume uma espécie de pacto autobiográfico, segundo o qual reconhece a sua existência como real e conhece os acontecimentos narrados como verídicos. A autobiografia é narrada na 1ª pessoa e sempre está marcada pela subjetividade. Como ela é uma narrativa posterior, apresenta um desvio temporal entre o eu presente e o eu passado, através da recriação de uma visão retrospectiva construída através da memória. Através da autobiografia é possível

transitar no tempo e no espaço, pois esta possui um caráter psicológico traduzido pelas vivências subjetivas do indivíduo.

Desse modo, uma leitura histórica, literária e social da autobiografia pode proporcionar o resgate de escrituras em alguns casos obscuras ou mal interpretadas, ao mesmo tempo em que pode iluminar as formas pelas quais se utilizam – ou se podem utilizar – as autobiografias, tanto para representar, compreender vidas individuais e particulares, quanto para testemunhar eventos históricos marcantes, estabelecendo uma corrente de interesses comuns capaz de promover mudanças educativas, políticas e sociais, ou contribuir para a própria teoria do memorialismo como gênero (OLMI, 2006, 16).

Ao se debruçar sobre as obras memorialísticas e autobiográficas em questão, não está se buscando atestar uma veracidade do que está escrito, mas está se tentando compreender de que forma essas verdades são construídas e utilizadas na fabricação de uma imagem para seu autor e criam um sentido para sua trajetória, desse modo é fundamental pensar que ao escrever sobre o passado os referidos narradores estão falando também sobre o seu presente (MAGALHÃES, 2007, p. 7).

Para produzir uma história da Empresa a partir dos relatos dos memorialistas⁵ e dos depoimentos de Frank C. Woodhead tornou-se necessária uma análise textual discursiva e, para tanto, buscou-se suporte nas obras de Roque Moraes (MORAES, 2003). Também ao longo do texto produzido estão inseridas fotografias dos membros da família Cranston Woodhead,⁶ da Empresa, de eventos, de locais das cidades de Rio Grande e Porto Alegre, de mapas, de paisagens, de objetos, entre outros. Algumas fotografias reproduzem o que não existe mais, ou o que deixou de ser, portanto, elas representam instantes do passado. Nesse sentido:

Grande parte das nossas representações sociais tem na fotografia seu suporte e configura os valores e modos de vida dos centros urbanos, bem como os rótulos que cada cidade recebe e se expressam, por exemplo, através de cartões postais (TUAN, 1980 apud KOEHLER, 2008, p. 4). [...] a fotografia é uma forma de registro histórico-sociológico, que revela através dos signos fotográficos a memória da vida social e cotidiana de pessoas dos diferentes segmentos sociais que compõem os centros urbanos (VON SIMSON, 1998 apud KOEHLER, 2008, p. 4).

⁵ Os memorialistas são colocados como “historiadores diletantes”, uma categoria utilizada por Alves (2003) para descrever intelectuais externos ao campo acadêmico, mas que, a partir de sua formação, produzem obras de cunho histórico pelo prazer de registrar suas memórias. Os memorialistas, para o referido autor, são considerados cronistas regionais, possuem uma relevância nos seus trabalhos, ao relatarem situações vividas por seus personagens que contribuem na construção da história, pois ainda são poucos os trabalhos que tiveram como objeto o estudo a historiografia regional (ALVES, 2003 apud ESPÍNDOLA; VALLE, 2010 p. 23).

⁶ As imagens pertencem ao acervo particular de Frank C. Woodhead.

Algumas das imagens neste trabalho são de acervos particulares, outras foram garimpadas em sítios virtuais ou capturadas em acervos de jornais. As imagens revelam aspectos da vida urbana, contendo signos próprios do seu grupo social ou comunidade. São reveladores de sua visão de mundo, costumes, valores e ideologias⁷ e da forma como percebem a cidade e dão significado ao mundo e às suas experiências imediatas.

As cidades contêm, portanto, o seu próprio imaginário, expressos através de representações coletivas que permitem desvelar a estrutura social da qual fazem parte e como diversamente são dados significados à mesma. As representações são as formas pelas quais os “indivíduos e grupos dão sentido ao mundo que é o deles” (CHARTIER, 1991, p. 177). Constituem-se em signos, que passam a ser considerados parte de uma realidade e são produzidos em todas as práticas. Entretanto, há diferentes maneiras de interpretação das práticas discursivas e, mesmo no interior de uma determinada camada social, os dispositivos formais permitem diferentes recepções e apropriações. As imagens fotográficas, como parte das práticas sociais, precisam ser compreendidas no contexto social, no processo de construção e recepção, revelando, assim, seus significados. Baseando-se nesse princípio é que se utilizaram imagens fotográficas no presente texto.

A mobilidade espacial é uma das características tanto da família quanto da empresa Cranston Woodhead & Co. Quanto à família, essa característica pode estar ligada à preservação e manutenção da identidade cultural. Quanto à Empresa em questão, a mobilidade estava associada às estratégias de competição e sobrevivência no mercado que envolve, além das relações sociais, o conhecimento tecnológico. Nesse sentido, as viagens à Inglaterra e demais países da Europa favoreciam aos sócios a interação, em primeira mão, com inovações tecnológicas que estavam sendo introduzidas no mercado mundial.

O uso do termo “tecnologia”, oriundo da Revolução Industrial, no final do século XVIII, na Inglaterra, tem sido generalizado para outras áreas do conhecimento além dos setores da indústria têxtil e mecânica. A gestão da tecnologia é um campo recente de abordagem multidisciplinar, dentro das dimensões de competitividade das empresas, que gerencia e operacionaliza os aspectos tecnológicos nas organizações (SILVA, 2002, p. 2).

A tecnologia é o estudo dos processos técnicos de um determinado ramo de produção industrial ou de mais ramos (ABBAGNANO, 1982 apud KENSKI, 2003, p. 18). No entanto, a tecnologia envolve todo um conjunto de técnicas, que são utilizadas para o desenvolvimento das ferramentas tecnológicas. Como se sabe, a mudança organizacional apoiada na evolução

⁷ Conjunto de ideias, pensamentos, doutrinas ou visões de mundo de um indivíduo ou de um grupo social.

tecnológica tem sido tema discutido e explorado pelas organizações e academias. Esse interesse ocorreu em função de dois fatores:

O primeiro diz respeito ao fato de que os ambientes organizacionais precisam passar por processos de mudança – visando à modernização de suas estruturas e sistemas – para enfrentar o novo cenário competitivo que se apresenta, decorrente da abertura dos mercados proporcionada pela globalização. O segundo refere-se a um enfoque do conceito de mudança, não mais como uma situação de oposição a algo estático, mas sim como um processo constante nas organizações e em seus ambientes, variando apenas em grau. Assim, dentro das funções principais dos sistemas produtivos, quer seja manufatura, serviços, suprimentos, ou transporte, o termo “tecnologia” tem sido utilizado tanto dentro das atividades meio (organizacionais, estruturais, informática, treinamento etc.) como para as atividades fim (produto, processo, equipamentos, etc.) (SILVA, 2002, p. 1).

Seguindo esse enfoque de mudança, é possível, através da narrativa dos memorialistas sobre a empresa Cranston Woodhead & Co., identificar os momentos de transição da mesma e a inovação tecnológica que vem complementar esse processo. Neste sentido, a Cranston Woodhead & Co. converge com a afirmação de Collins, quando diz que as “empresas feitas para vencer” nunca iniciam suas transições com tecnologia pioneira, pela simples razão de que não se pode utilizar bem a tecnologia até que se saiba que tecnologias são de fato relevantes para o negócio (COLLINS, 2006, p. 217).

Outro fator relevante para a os negócios foram as relações sociais que se desenvolvem em função da atuação na Empresa, como as relações familiares, interétnicas, de lazer e comerciais. Essas relações harmonizam os indivíduos e reafirmam valores que determinam um modo de vida no meio em que eles interagem.

Os participantes, em conjunto, contribuem para uma única definição geral da situação, que implica não tanto num acordo real sobre o que existe, mas antes, num acordo real sobre as pretensões de qual pessoa, referentes a quaisquer questões, serão temporariamente acatadas. Haverá também um acordo real quanto à convivência de se evitar um conflito aberto de definições da situação. Refiro-me a este nível de acordo como um “consenso operacional” (GOFFMAN, 1985, 18-19).

Ou seja, cada indivíduo representa uma imagem que lhe convém visando atingir um determinado objetivo, a fim de conviver harmoniosamente com o grupo. No caso estudado, percebe-se que a família Cranston Woodhead construiu uma rede de relacionamentos que favoreceu seus negócios.

A metodologia adotada para a realização deste estudo iniciou em uma conversa informal com Frank C. Woodhead, atual gestor da Empresa e pertencente à terceira geração, que cedeu o volume dos relatos e anexos produzidos por Basil, em 1985. Definido o tema,

selecionou-se a bibliografia introdutória. A partir das leituras elaborou-se o projeto da pesquisa. Posteriormente, houve um novo encontro com Frank, para verificar sobre a disponibilidade de mais material para a pesquisa.

Ao iniciar o programa de pós-graduação, durante a disciplina de História Oral, ministrada pela Prof. Dra. Núncia Santoro de Constantino, adquiriu-se as competências, realizada uma entrevista e produzido um documento baseado no depoimento de Frank C. Woodhead, no qual ele relata a história da Empresa. Motivado pelo trabalho, Frank identificou uma nova fonte que sua irmã Margie guardava: um segundo livro, escrito por Peter C. Woodhead, em 1992, que foi cedido para o estudo. Ambas as fontes eram escritas na língua inglesa e foram traduzidas para a língua portuguesa por Guilherme Lipinski. Alguns anexos que integram o livro de Basil estão constituídos de forma mista, com documentos em português e inglês.

Para produzir uma história da Empresa a partir dos relatos dos memorialistas e do depoimento de Frank C. Woodhead foi aplicado o método de Análise Textual Discursiva, fundamentada nos estudos de Roque Moraes. Com os dados em mãos, em um primeiro momento de contato fez-se necessária uma leitura chamada flutuante.⁸ Posteriormente a esse contato inicial, seguiram-se os procedimentos metodológicos, entre eles destaca-se primeiro a preparação do material a ser pesquisado, segundo a definição de unidades de análise, que podem evidenciar significados, temáticas e códigos. Em seguida, fez-se a categorização, que tem por finalidade agrupar os dados mediante critérios definidos durante o processo de desenvolvimento da pesquisa. Finalmente veio a descrição, que assume o papel de apresentar, em primeira mão, na forma de um texto síntese, os resultados da pesquisa. Na etapa final, a interpretação, fase em que a pesquisa atinge um grau de compreensão mais profundo do conteúdo dos documentos analisados e o pesquisador produz seu metatexto, no qual comunica os pareceres sobre o objeto de pesquisa (MORAES, 1999).

Para corroborar as informações dos memorialistas, foram efetuadas buscas documentais nos arquivos de jornais e nas fontes que estão disponibilizadas na Internet.⁹ Durante toda a investigação e elaboração do texto, o depoente Frank C. Woodhead continuou prestando esclarecimentos, tanto em depoimentos como através da troca de mensagens eletrônicas. As informações recolhidas sobre o objeto de pesquisa foram relevantes, tendo em

⁸ Leitura em profundidade de cada um dos relatos até dominar o todo de um mesmo depoimento (SCHRAIBER, 1995, p. 63-74).

⁹ Em certas ocasiões, os métodos de busca tradicionais não são suficientes e a Internet oferece alguns meios que facilitam a tarefa. Entre as ferramentas que permitem a identificação e localização física e consultas em locais de fontes historiográficas estão: os diretórios de bibliotecas, os diretórios de editoriais acadêmicos, os diretórios de revistas históricas, as bases de dados de artigos e de teses doutorais (BARROS, 2009. p. 12).

vista as diferenças entre a realidade cotidiana de uma empresa de agenciamento marítimo e o pouco conhecimento que se tem do assunto.

Partindo do contexto histórico, do entrecruzamento de fontes e dos estudiosos já citados, elaborou-se a construção do texto final. Esse se divide em quatro tópicos antecidos pela introdução. A primeira parte aborda os antecedentes e a presença dos ingleses no cenário brasileiro, a atuação dos mesmos no Rio Grande do Sul e o contexto histórico gaúcho nos primórdios da fundação da Cranston Woodhead & Co. Na segunda parte consta o tópico sobre os memorialistas, juntamente com suas biografias na ordem que segue: Richard Alan – *Joseph Cranston Woodhead (1890-1922)*; Basil Haley Lawson – *Minha vida com a Cranston Woodhead (1922-1985)*; e Peter Douglas – *Para que eles não esqueçam – 50 anos com a Cranston Woodhead (1943-1992)*. Esses homens registraram, a partir de suas lembranças, a história da Empresa e sua interface com a família.

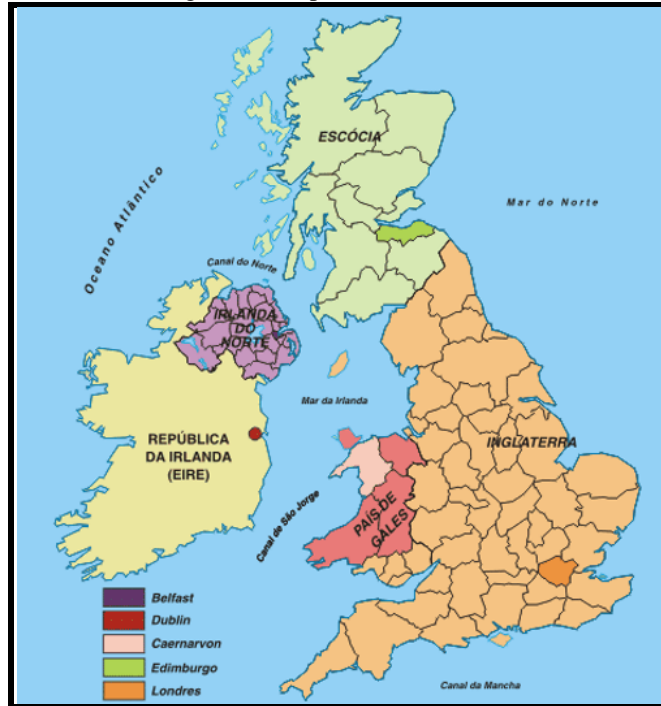
A terceira parte é formada por dois tópicos: um relata a história da família, desde a vinda do primeiro Cranston Woodhead, da Inglaterra para o Brasil, de 1890 até 1922, quando a família fundou a empresa de agenciamento marítimo e representações e foi residir em Rio Grande; a outra parte aborda a história da empresa familiar Cranston Woodhead & Co. desde sua fundação, em 1922, até 1992. Baseia-se nas narrativas dos memorialistas – conclui-se com gráficos e tabelas demonstrativas da Empresa.

A quarta parte do trabalho trata, a partir da análise textual, sobre as fontes escritas, divididas por categorias, que emergiram nos seguintes tópicos: o primeiro demonstrou impressões dos autores sobre a cidade de Rio Grande; o segundo sobre a cidade de Porto Alegre; o terceiro pontuou a evolução tecnológica da Empresa, entre 1922 e 1992. A partir desses quatro pontos procurou-se responder à problemática posta referente à sobrevivência e longevidade da Empresa.

2 GÊNESE DAS RELAÇÕES COMERCIAIS E MARÍTIMAS ENTRE INGLATERRA E BRASIL

2.1 ANTECEDENTES

Figura 1 - Mapa da Grã-Bretanha



Fonte: Mapa político do Reino Unido

Sempre um inglês! Inteiramente inglês, tal qual como saiu da Inglaterra, impermeável às civilizações alheias, atravessando religiões, hábitos, artes, culinárias diferentes, sem que se modifique num só ponto, numa só prega, numa só linha o seu protótipo britânico (FREIRE, 1948, p 27).

No início do século XVI já se tinha notícias da presença inglesa no Brasil, através de registros sobre a atuação de corsários autorizados pelo governo inglês a atacar e capturar barcos mercantes de outros países; entre os corsários estão William Hawkins, Edward Fenton, Walter Releith e James Lancaster (PEREIRA, 2005, f. 21). A Inglaterra¹⁰ já desenvolvia poderosa marinha, tanto mercante quanto bélica, ao mesmo tempo em que sua indústria expandia o império abrindo novos mercados internacionais, fazendo frente à hegemonia holandesa da época. Visando garantir a soberania nas colônias e o monopólio comercial nos mares, o governo dito republicano de Oliver Cromwell assinou os Atos de Navegação. Através deles foi “decretada a expressa proibição de que qualquer parcela do comércio

¹⁰ A Inglaterra é um pequeno país e que faz parte do Reino Unido. Aliás, uma dúvida muito comum é sobre a diferença entre Reino Unido e Grã-Bretanha. Não é complicado: a Grã-Bretanha é composta pelos seguintes países: Inglaterra (capital: Londres), Escócia (capital: Edimburgo) e País de Gales (capital: Cardiff). Já o Reino Unido é constituído pela Grã-Bretanha e a Irlanda do Norte (capital: Belfast). A Irlanda (cuja capital é Dublin) é um país independente, que não faz parte do Reino Unido.

internacional com a Inglaterra ou qualquer uma de suas colônias imperiais fosse realizado por navios de qualquer outra bandeira que não fosse a britânica”. Desse modo, monopolizou seu próprio comércio e impulsionou em muito a indústria naval inglesa, aumentando ainda mais a presença da Inglaterra nos mares do mundo. Tais medidas mostraram-se cruciais para o enriquecimento da Inglaterra, a expansão colonial do país e a vitória sobre seus concorrentes (MICELI, 1994, p. 43).

Os ingleses chegaram à América Latina na época das grandes navegações e alcançaram uma larga influência entre os anos de 1835 e 1912. Não vinham como imigrantes, mas sob a forma de negociantes e aventureiros (CARVALHO, 2003, p. 1). A preponderância inglesa sobre a vida brasileira se deu mais precisamente com a vinda da família real portuguesa para o Brasil, transferência ocasionada por uma série de conflitos europeus: o expansionismo da França, liderado por Napoleão Bonaparte, que chegava ao território de Portugal e os conflitos entre França e Inglaterra, que obrigavam Napoleão a impor o Bloqueio Continental.¹¹

O Bloqueio Continental¹² e a vinda de D. João VI, em 1808, trouxeram muitos benefícios para o Brasil. Um dos quais, sem dúvida, foi a abertura dos portos às nações amigas de Portugal, que ensejou o desenvolvimento do comércio brasileiro através da importação e exportação. Essa medida beneficiou largamente o comércio britânico e foi a primeira experiência liberal do mundo após a Revolução Industrial (HOBSBAWM, 1977, p. 71). O texto do Decreto marcou o fim do Pacto Colonial, o qual, na prática, obrigava que todos os produtos das colônias passassem antes pelas alfândegas em Portugal, ou seja, os demais países não podiam vender produtos para o Brasil, nem importar matérias-primas diretamente das colônias, somente os ingleses poderiam comerciar e transportar (FAUSTO, 1996. p. 78).

¹¹ Foi um decreto datado de 21 de novembro de 1806, que consistia em impedir o acesso de navios do Reino Unido da Grã-Bretanha (Inglaterra) e Irlanda a portos dos países dominados pelo império francês. Com isso, o principal objetivo era isolar economicamente as Ilhas Britânicas, sufocando suas relações comerciais.

¹² A Inglaterra ficou proibida de comercializar com países europeus e a situação de Portugal ficou delicada, visto que Napoleão exigia que o rei cortasse os laços de amizade com a Inglaterra para aliar-se ao grupo continental liderado pela França. Esse fato beneficiaria a Inglaterra, pois, com os portos europeus fechados para os ingleses, estes teriam a costa brasileira disponível para o comércio, já que a aliança com Portugal abria a costa brasileira para o comércio. Foi declarada participação inglesa na fuga da família real para o Brasil quando D. João VI deixou Portugal e se refugiou em sua colônia brasileira, que gerou uma série de acordos entre os dois países (PEREIRA, 2005, f. 14).

2.2 A PRESENÇA DOS INGLESES NO CENÁRIO BRASILEIRO

O Brasil torna-se protetorado¹³ da Inglaterra com abertura dos Portos no Brasil¹⁴ e o Tratado de Cooperação e Amizade,¹⁵ que foram marcos na história do liberalismo econômico (SMITH, 1981 apud LOPES; MOTA, 2008, p. 400). Esse foi o primeiro passo para que o Brasil deixasse de ser colônia de Portugal, o que foi oficializado quando da elevação do Brasil à categoria de Reino Unido a Portugal e Algarves (FREIRE, 1948, p. 15).

[...] Sem hesitação os ingleses se convenceram de que encontrariam no Brasil excelente oportunidade para a expansão de sua indústria e de seu comércio; e aproveitando-se como bons realistas, das circunstâncias favoráveis, continuaram a mesma política que vinham pondo em prática com Portugal: obter o máximo de favores e o máximo de lucros (FREIRE, 1948, p. 15).

Com abertura dos portos e o desenvolvimento da navegação, vários viajantes aportaram no Brasil. Eles escreveram seus relatos na língua inglesa, descrevendo o panorama da história, natureza e da vida social dos brasileiros. Entre estes viajantes destacam-se: Walter Releigh (1552-1618), que descreve a região amazônica; Henry Koster (1809), que descreve os subúrbios do Recife e o costume dos navegadores antes de embarcarem para o mar; James Henderson (1819-21), diplomata inglês que descreve a geografia do comércio, da colonização, dos habitantes e dos indígenas; Maria Graham (1821-22-23), que descreve detalhes da vida social no Brasil; Richard Burton (1865), que faz observações sobre a região do Rio São Francisco, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Alagoas; e Charles Darwin (1832), que faz observações somente sobre Pernambuco (PEREIRA, 2005, p. 21-26).

Com o Tratado a Inglaterra abriu mais uma frente de comércio exterior e marítimo para a Europa, oportunizando ao Brasil uma chance de desenvolver seus portos para a realização de negócios de importação e exportação. O desenvolvimento econômico encorajou os investimentos, atraindo homens para as atividades empresariais. Estes necessitavam de auxílio exterior, pois se encontravam ainda tolhidos por numerosas objeções e restrições ainda vigorantes entre os membros da comunidade tradicional brasileira (GRAHAN, 1973, p. 214).

¹³ Situação de um Estado estrangeiro que é colocado sob autoridade de outro Estado, principalmente no que concerne às relações exteriores e à segurança. Os protetorados possuem geralmente alguma autonomia, mas a nação “protetora” tem a palavra final nos assuntos importantes. As potências protetoras conduzem todas as relações externas do protetorado, além de manipularem sua defesa e suas finanças (LOPEZ; MOTA, 2008, p. 400).

¹⁴ Inicialmente o ato de abertura dos Portos equivalia a abri-los de preferência aos britânicos (FREIRE, 1948, p. 15).

¹⁵ Com esse tratado, a Grã Bretanha passou a ser o país mais beneficiado pela abertura dos portos brasileiros, inclusive no que diz respeito às tarifas alfandegárias.

O auxílio veio dos ingleses, que implantaram a modernização e industrialização, como observa Gilberto Freire:

[...] as primeiras fundições modernas, o primeiro cabo submarino, as primeiras estradas de ferro, os primeiros telégrafos, os primeiros bondes, as primeiras moendas de engenho moderno de açúcar, a primeira iluminação à gás, os primeiros barcos à vapor, as primeiras redes de esgoto foram obras de ingleses. [...] em torno dos engenheiros ferroviários criou-se toda a mística dos mágicos ingleses: os engenheiros, os técnicos os mecânicos, os dominadores do ferro e do aço, do vidro e do cobre (FREIRE, 1948, p. 52).

Para que isso se tornasse viável eles fundaram empresas de importação e exportação dos mais variados produtos, desde maquinários agrícolas, equipamentos para indústria do algodão, ferragens variadas, produtos têxteis a produtos alimentícios. A diversidade pode ser constatada nos anúncios dos jornais da época (GRAHAM, 1973, p. 91). O governo brasileiro percebeu nisso uma maneira de fazer o Brasil evoluir do estágio agrícola e encorajou a navegação estrangeira a transportar os produtos de importação e exportação. Com esta finalidade se estabeleceram inúmeras empresas de transporte, entre elas a Royal Mail Line, que ficou conhecida em todo país como Mala Real Inglesa.¹⁶ Os ingleses eram os agentes das companhias marítimas e os exportadores ingleses confiavam nos navios britânicos para transportar suas mercadorias, desse modo o controle era britânico (GRAHAM, 1973, p. 97).

¹⁶ A Royal Mail Stean Packet Company foi a primeira linha a estabelecer um serviço regular de vapores entre a Grã-Bretanha e o Brasil. Quando em 1840 foi estabelecido o primeiro contrato para transportar as malas do correio britânicas para as Antilhas, seu fundador James MacQueen – convencido que a “posse de todos os meios de comunicação” poderia garantir para a Grã-Bretanha “grande influência política” em qualquer área – e a fim de eliminar os americanos da concorrência, pediu ao governo contrato adicional para o transporte das malas ao Brasil; posteriormente, o governo conferiu a concessão. Inicialmente o ponto terminal da linha era o Rio de Janeiro, mais tarde, visando eliminar a concorrência francesa, se estendeu a Montevideú e Buenos Aires, em 1869, e Santos, em 1878 (GRAHAM, 1973, p. 95).

Figura 2 - Mala Real Inglesa – Royal Mail Line¹⁷

Fonte: Propaganda Santista: 130

Outra marca dos ingleses nos negócios de importação e exportação foram as companhias de seguros, que inicialmente se localizavam na Inglaterra e seguravam apenas as mercadorias inglesas, juntamente com suas embarcações destinadas ao Brasil. A partir de 1910 surgiram as primeiras seguradoras brasileiras, entretanto os ingleses continuaram dominando esse nicho por muito tempo. Foi em decorrência do comércio com os ingleses que houve melhoria nos serviços portuários, com a atuação de engenheiros e capital ingleses para implementação dos projetos de melhorias. Toda essa dinâmica de atuação britânica possibilitou que a língua inglesa fosse conquistando espaço, pois muitos homens de negócio procuravam geralmente contato na Inglaterra (FREIRE, 1948, p. 64). A circulação das ideias auxiliava a reforçar posições que desfrutavam em seus países de origem. Entre esses homens destacaram-se Irineu Evangelista – o Barão de Mauá,¹⁸ André Antonio Rebouças e Luiz Tarquínio¹⁹ (GRAHAM, 1973, p. 194).

Esses homens importavam livros de várias áreas do conhecimento, que possibilitavam o acesso à literatura produzida no campo do direito, política e economia inglesa. Em geral, as obras podiam ser lidas nos originais ou traduzidas. Algumas dessas obras influenciaram as ideias de Cairú, Álvares de Azevedo, Machado de Assis, Sílvio Romero, Euclides da Cunha,

¹⁷ Publicado no jornal diário *Commercio de Santos* em 26 de junho de 1930 – página 8 (exemplar no acervo do historiador Waldir Rueda).

¹⁸ Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá (Arroio, Rio Grande do Sul, 1813 – Petrópolis, Rio de Janeiro, 1889). Implantou projetos relacionados com fundição, estradas de ferro, bondes, telégrafo submarino, iluminação a gás, abastecimento d'água, estaleiros, etc. (SARAVIA, 2004, p. 3).

¹⁹ Para saber mais consultar GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

Arthur Vianna de Lima (FREIRE, 1948, p. 64). O intercâmbio cultural introduziu hábitos e comportamentos sociais como:

[...] o hábito do veranear na serra, das caçadas, do uso pijama de dormir, do jogo de bola, do piano inglês, do relógio, do rifle esportivo, do gosto pelos romances policiais, pelos pique-niques, pela figura ou maneira do *gentleman*, pelo passeio a cavalo, pelo falar baixo e rir sem ruído, pelo bar, pelo clube, pela governanta inglesa, pela palavra de inglês, pelo escotismo, pelo breakfast, pelo poker, pelo hábito de barbear-se, de andar a pé, etc. (FREIRE, 1948, p. 56-57).

A influência também pode ser percebida nos hábitos alimentares e à mesa, com a introdução da louça inglesa, da carne de cordeiro, pão de trigo, do bife com batatas, do rosbife, da cerveja, do chá, do uísque, pelo sanduíche, pelo lanche, pelo molho inglês, queijos londrinos, mostardas, presunto, conservas, salmão enlatado. Na arquitetura destacam-se o vidro e o ferro, a cutelaria, as tintas inglesas. Quanto ao vestuário houve a substituição da seda pelo algodão, a introdução do sapato inglês, do terno branco, da capa de borracha, do gorro de viagem, da gravata. Por outro lado, as trocas ocorreram também no sentido inverso, como, por exemplo, os naturalistas e estudiosos da fauna enviaram plantas e flores como a vitória-régia, a begônia e o abacaxi. As trocas foram tão intensas que, em 1812, o Brasil consumia 25% mais de produtos ingleses do que a Ásia inteira e mais de 4/5 do total absorvido pela América do Sul (FREIRE, 1948, p. 59-175).

A figura do inglês é tão marcante no cenário brasileiro que aparece no teatro, na peça “O inglês maquinista”, de Martins Pena, e na literatura, em versos carnavalescos “O inglês da Leopoldina” no Rio e “O inglês da Maxambomba” no Recife.²⁰ Também aparece na cantiga de carregadores de piano: “Não se pesca mai de rede/ não se pode mai pescá,/ qui já sube da nutiça/ que os ingrês comprou o má” (FREIRE, 1948, p. 53-55). Os jornais brasileiros da primeira metade do século XIX publicavam não só informações significativas sobre a extensão e a natureza do comércio inglês no Brasil da época, como também evidenciavam a influência da técnica e da cultura científica e intelectual dos ingleses sobre a vida brasileira (PEREIRA, 2005, p. 19).

Freire (1948) refere a influência inglesa também no jornalismo brasileiro, lembrando que o *Correio Brasiliense* foi fundado em Londres, em 1808, por Hipólito José da Costa, brasileiro, casado com inglesa e protegido pelo Duque de Sussex e pela maçonaria britânica (FREIRE, 1948, p. 60). Os anúncios de jornais da primeira metade do século XIX divulgam os leilões nos quais eram adquiridos todos os tipos de mercadorias. Neles pode-se perceber o

²⁰ Estrada de ferro urbana do Recife a Caxanga, Várzea e Dois irmãos.

novo gosto pelos móveis de estilo inglês, de talheres e de louças, máquinas de engomar, selins e carruagens, bem como a literatura dos clássicos e dos tratadistas ingleses como Walter Scott, Adam Smith (FREIRE, 1948, p. 229-30).

Pereira (2005) aponta o papel desempenhado pelos ingleses nos espaços urbanos em diversos ramos de trabalho: “[...] na contabilidade de suas casas bancárias, na direção de seus negócios, nas grandes companhias férreas, em suas companhias de navegação e transporte, suas indústrias têxteis, telegráficas, de iluminação, saneamento, exploração de minas e muitas indústrias” (PEREIRA, 2005, f. 26). A influência britânica no Brasil aparece também através de agentes ocupando postos de trabalho menos conhecidos como: comerciantes, engenheiros, técnicos, missionários, médicos, tradutores, cônsules, artistas de teatro, mágicos, leiloeiros, mecânicos, dentistas, marinheiros, gerentes de Bancos, de empresas e fábricas de gás e de açúcar, superintendentes de companhias de telégrafo e de estradas de ferro, maquinistas e foguistas, químicos, filósofos, professores de inglês e governantas de colégios ingleses (FREIRE, 1948, p. 39, 177). É o caso da família Craston Woodhead, que será abordado, mais profundamente, nos capítulos seguintes.

2.3 ATUAÇÃO DOS INGLESES NO RIO GRANDE DO SUL

Foram eles que lançaram a primeira estrada de ferro (Porto Alegre-São Leopoldo), que iniciaram a mineração do carvão (Arroio dos Ratos), que iluminaram a gás as três principais cidades de então (Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande), que ligaram o Estado com o exterior, pelo cabo submarino da Western Telegraph, etc. (LAWSON, 1975).

Os primeiros ingleses que estiveram no Rio Grande do Sul foram Thomas Bakewel, em 1740, Aaro e John Arrowsmith, entre 1771 e 1824, cartógrafos, que trabalhavam para a coroa observando e traçando mapas da costa brasileira. Neste mesmo período, por volta 1822, James Harrison, armador britânico, também fez incursões e forneceu detalhes sobre a Barra de Rio Grande e as alterações do canal e dos bancos de areia em determinadas épocas do ano. Destacam-se ainda alguns oficiais de guerra ingleses que estiveram de passagem a serviço da coroa portuguesa, como George Hardcastle, em 1774, e Wilian Robert Macdonall, em 1776, o qual combateu na Batalha Naval de Rio Grande, expulsando os espanhóis da margem sul do país (MACEDO, 1975, p. 21-23).

Entre os viajantes ingleses que passaram pelo Rio Grande do Sul e deixaram suas impressões pode-se citar John Mawe, em 1804, “minerólogo”. Suas impressões vão além do seu interesse por minérios, já que descreve a região e o povo com suas características, produção e hábitos locais. Quanto aos cientistas, John Baker identificou espécies herbárias no

Rio Grande do Sul. Willian Carruthers, da botânica, recebeu material de seus patrícios e, em 1860, publicou trabalhos sobre fósseis encontrados na região carbonífera de Rio Grande, do rio Jaguarão e do rio Cadiota. Henry Turnes Eddy descreve a zona aurífera de Lavras e John Henderson ressalta a importância da região de Candiota para a mineração do carvão (MACEDO, 1975, p. 31-33).

John Luccok deixou crônicas sobre a cidade de Rio Grande, falando sobre o lugar, os costumes, a paisagem urbana e a indumentária; fez também referências ao comércio e aos comerciantes. Outro a deixar suas impressões foi Benjamin Aveline, então vice-cônsul em Porto Alegre, nomeado em 1838, que viajou pelo interior e descreveu em seus relatórios detalhes sobre a navegação fluvial e lacustre e sobre o comércio na colônia, ressaltando a importância da colonização no aumento do consumo de produtos ingleses (MACEDO, 1975, p. 31).

Alguns desses ingleses que passaram pelo RS vieram na condição de empresários e trabalhadores, tanto públicos como particulares, conforme informam os cronistas, e, em geral, estavam de passagem. Outros os seguiram na condição de mão de obra semiespecializada, segundo o livro de registro do vice-consulado, entre os quais Thomas Jones e John Davis com suas famílias. Mr. Viviam Wigg, na época vice-cônsul de Porto Alegre, juntamente com Robert Landell,²¹ já figuravam no censo de 1821 como casados com mulheres brasileiras.

Em meados da década de 1850 o consulado recebe autorização para registro de nascimento, casamento e óbito, visando tranquilizar os imigrantes quanto à permanência da nacionalidade (MACEDO, 1975, p. 42). O livro de registro de estrangeiros em Pelotas já apontava a presença de ingleses na região desde 1844, conforme nos informa Klaus Becker (1958, p. 322).

²¹ Médico escocês, avô do Padre Landell de Moura, cientista brasileiro que construiu o primeiro transmissor sem fio para a transmissão de mensagens, em 1892. Para saber mais sobre a família consultar a obra MACEDO, F. Riopardense de Macedo. *Ingleses no Rio Grande do Sul*. 1975, p. 85-91.

Figura 3 - Dados efetivos do Livro de Registro de Estrangeiros em Pelotas.

DADOS EFETIVOS					
dos livros de registro de estrangeiros em Pelotas e existentes no Museu Júlio de Castilhos de Pôrto Alegre.					
	50	85	365	365	190
	dias	dias	dias	dias	dias
Nacionalidade:	1844	1846	1850	1851	1852
Franceses	116	71	21	47	7
Uruguaios	33	69	91	29	12
Espanhóis	74	49	42	47	14
Portuguêses	69	27	67	123	66
Italianos	53	21	11	16	4
Argentinos	21	16	20	22	4
Alemães	8	2	7	3	18
Ingleses	5	1	7	8	4
Austriacos	—	1	2	1	2
Norte-americanos	—	2	2	1	—
Paraguaios	1	—	2	—	—
Chilenos	—	—	1	1	—
Suecos	—	—	—	1	3
Dinamarqueses	—	—	—	1	2
Suissos	1	—	—	1	—
Irlandeses	—	—	—	3	—
Belgas	—	—	1	—	—
Filipinos	—	—	—	1	—
18 nacionalidades	381	259	274	305	136

Fonte: Becker (1948, p. 322).

Os registros consulares, segundo Macedo (1975), já neste período apontavam para a integração definitiva de ingleses na sociedade gaúcha: o médico Robert Landell de Moura casou-se em segundas núpcias com uma brasileira, o próprio vice-cônsul Aveline casou-se com uma brasileira e John Mac Ginity naturalizou uma filha sua como brasileira. Estes seriam seguidos posteriormente por outros patricios. Entre os ingleses que se estabeleceram no Rio Grande do Sul é possível identificar uma mobilidade referente ao trabalho que pode ser constatada no casal James Sharples e Naomi Jones (MACEDO, 1975, p. 43). Isso foi possível graças ao princípio do paradigma indiciário que permite reconstruir os passos da família:

O paradigma indiciário se traduz em “um saber de tipo venatório”, caracterizado pela capacidade de, a partir de dados aparentemente irrelevantes, descrever uma realidade complexa que não seria cientificamente experimentável. Pode-se acrescentar que esses dados são sempre dispostos pelo observador [um caçador, p. ex.] de modo tal que possa se traduzir numa sequência narrativa, cuja formulação mais simples poderia ser “alguém passou por aqui” (GINZBURG, 1990, p. 150-151).

A partir desse princípio pode-se seguir o rastro utilizando informações da documentação existente, no caso os registros dos navios, consulares, de nascimento dos filhos e das empresas onde trabalharam para reconstituir a trajetória do casal. Eles vieram da Inglaterra trazendo um filho, o segundo nasceu na viagem a caminho do Brasil, o terceiro nasceu em Pelotas, o quarto e o quinto filho nasceram em Arroio dos Ratos, o sexto nasceu na Azenha, o sétimo em Arroio dos Ratos e o último na época da construção da “Caixa d’Água”, em Pelotas. Por 20 anos ele foi operário deslocado de uma para outra obra que interessasse ao conjunto de serviços públicos, que era desenvolvido aqui por seus patrícios. Trabalharam em Pelotas, foram mineiros, trabalharam na construção da primeira hidráulica de Porto Alegre (Parque Saint-Hilaire atualmente) (MACEDO, 1975, p. 44).

As mobilidades relacionadas ao trabalho demonstram a existência de uma complexa rede social entre os ingleses e abrangem algumas características que, segundo Charles Tilly (1978), podem ser classificadas como: deslocamento de carreira e deslocamento de cadeia. O deslocamento de carreira é aquele em que o indivíduo se desloca respondendo a oportunidades de ocupação de postos oferecidos por uma organização a que pertence ou associados a uma profissão que já exerce. Ele foi recorrente entre os ingleses em função da dificuldade de encontrar pessoal habilitado tanto em termos de negócios como de integridade comercial, ou com referência a ensino técnico adequado (GRAHAM, 1973, p. 215). A vinda dos ingleses também se enquadra no deslocamento em cadeia, que envolve a mobilidade de indivíduos motivados por uma série de arranjos e informações fornecidas por parentes e conterrâneos já instalados no destino (TILLY, 1978 apud TRUZZI, 2008, p. 200).

Como exemplo destes tipos de deslocamentos pode-se citar John Proudfood, em São José do Norte, no RS, que foi comerciante, fundador da Câmara do Comércio, e Agricultura. Industrialista que introduziu o barco a vapor, o Guaíba, de fabricação inglesa, nos transportes lacustre e fluvial. Outro foi Mr. Crawford, que, através dos irmãos Gardner, importaria maquinaria agrícola e moinhos especiais juntamente com a mão de obra especializada, ou seja, os operários e técnicos capacitados para trabalhar operando essas máquinas (MACEDO, 1975, p. 45). Os empreendedores recebiam estímulos do governo e conheciam os avanços tecnológicos da indústria mundial.

Avanços tecnológicos podem ajudar a moldar, entender e engrossar as cadeias de abastecimento. [...] É preciso haver empreendedores que aproveitem as oportunidades oferecidas pela tecnologia, além de governos para estimular, apoiar e facilitar seu trabalho (BEATTIE, 2010, p. 182).

Os investimentos do governo estavam voltados para o desenvolvimento do transporte de mercadorias. Inicialmente a navegação marítima e fluvial foi beneficiada após a vinda da família real. As viagens, desde então, se tornaram mais frequentes com o estabelecimento de negociantes ingleses nas cidades marítimas como Rio Grande e Porto Alegre. Estabeleceu-se o Consulado em Porto Alegre, registrando o movimento das embarcações que entravam e saíam, as cargas, os acidentes e os nomes de tripulantes, muitas vezes solicitados pelos clientes em função das indenizações de seguros (MACEDO, 1975, p. 49).

Desde 1915²² o governo brasileiro contratava empresas inglesas para fazerem a dragagem dos bancos de areia entre Porto Alegre²³ e Rio Grande, a fim de facilitar o comércio pela abertura da Barra. Entre as firmas inglesas que executaram esse trabalho estão a empresa de Charles Elton Coulborn e a firma fundada por John Henderson. As dragas utilizadas na drenagem vinham de Clyde Side.²⁴ Rio Grande chegou a ser o centro da navegação sul-americana. Os passageiros da Inglaterra vinham tratar seus interesses pelos transatlânticos da Lamport and Holt's Line.²⁵ No quarto capítulo, serão contextualizadas as duas cidades, pois foi no espaço urbano das mesmas, que se desenvolveram as atividades da empresa Cranston Woodhead & Co.

²² As obras para a construção do cais do porto foram iniciadas em 1911; em 1927, ao deixar o governo, Borges de Medeiros deixava prontos 1.652,88m de cais acostável, com 10 armazéns e 22 guindastes elétricos. As obras foram concluídas completamente em 1962 (FRANCO, 2006, p. 322-325).

²³ As obras da Barra de Rio Grande iniciaram em 1883 e se estenderam até 1916, quando o navio norueguês Annie II transpôs a Barra de Rio Grande, dando início à navegação segura com navios de maior tonelagem (NEVES, 1980, f. 45). Já as obras do Porto de Rio Grande foram concluídas em 1923, sendo as duas concluídas durante o governo de Borges de Medeiros (NEVES, 1980, p. 54).

²⁴ O rio Clyde (*Cluaidh* em escocês) é um rio da Escócia. Passa pela cidade de Glasgow e foi um importante estaleiro de navios e porto de mercadorias do Império Britânico.

²⁵ A linha Lamport & Holt foi fundada em 1845 por William James Lamport, originalmente de Lancaster, e George Holt, de Liverpool. A empresa inicialmente negociava com Índia, África do Sul e costa oeste da América do Sul em placa do rio particular. Conhecida por transportar cientistas, artistas, escritores e correios para os governos britânico e belga. Operava um serviço de passageiros costeiro para o governo brasileiro, transportando carne congelada e café.

Disponível em: <<http://www.benjidog.co.uk/allen/Lines/Lampolt%20&%20Holt%20Line.html>>. Acesso 18 jan. 2012.

Figura 4 - Prospectos da Lamport & Holt Lined.

LAMPORT & HOLT LINE.

TIME TABLE.

**New York, Brazil, and River Plate
Mail & Passenger Service.**

SAILINGS FROM PIER 8, BROOKLYN.

PROPOSED SAILINGS FOR 1913.

OUTWARDS.

STEAMER	Depart NEW YORK	BARBADOS Arr. & Dep.	BARIA Arr. & Dep.	RIO de JANEIRO Arrive	SANTOS Depart	MONTE VIDEO Arr. & Dep.	BUENOS AYRES Arrive
VOLTARE	1913-12	1913	1913-12	1913	1913	1913	1913
VESTIB	14 December	20 December	2 January	7 January	14 January	20 January	27 January
VERONER	25 "	3 January	11 January	14 "	17 January	24 "	31 "
VERO	11 January	"	27 "	30 "	1 February	6 February	13 February
VARI	25 "	9 February	11 February	14 February	17 "	24 "	31 "
VARI	13 February	"	8 March	11 March	14 March	21 "	28 "
VOLKRE	8 March	"	25 "	27 "	30 "	6 April	13 April
VERONER	22 "	28 March	3 April	11 April	14 April	21 "	28 "
VARI	5 April	"	24 "	26 "	29 "	6 May	13 May
VERO	19 "	7 May	9 May	12 May	15 May	22 "	29 "
VARI	3 May	"	21 "	23 "	26 "	31 "	7 June
VOLKRE	17 May	"	3 June	5 June	8 June	15 "	22 "
VERO	31 "	16 June	18 "	21 "	24 "	31 "	8 July
VARI	14 June	25 "	1 July	4 July	7 July	14 "	21 "
VERONER	28 "	9 July	12 "	15 "	18 "	25 "	31 "

Fonte: Lamport & Holt Line.

Além do transporte os ingleses também se voltaram para questão da energia, tanto a gás quanto a carvão, e a região de Candiota esteve no centro dos debates e estudos científicos geológicos. Organizou-se a firma Cunha Plant e Co. como concessionária da mineração de carvão de Candiota. Houve inclusive o projeto da construção da estrada de ferro para a localidade em função das minas, contudo os jornais de Londres noticiaram que o carvão era inferior ao de São Jerônimo e Arroio dos Ratos (MACEDO, 1975, p. 70). Em Arroio dos Ratos e Herval foi o inglês James Johnson que executou as pesquisas sobre o uso de combustível nas caldeiras do Vapor Rio-Grandense. O pesquisador aliou-se a Inácio José Ferreira de Moura e conseguiu a concessão de 30 anos para explorar o combustível de pedra (MACEDO, 1975, p. 72). Para trabalhar nas minas vieram para o Rio Grande do Sul 100 mineiros ingleses. Tanto a vinda quanto os acidentes ocorridos nas minas foram registrados pelo vice-consulado. Alguns deles foram trabalhar nas empresas de produção de gás. Os serviços de gás na cidade de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas eram executados pela empresa Upward & Illingworth, mais tarde São Pedro Brazilian Gas Company (BRUM, 2009, p. 549).

Figura 5 - São Pedro Brazil Gas Company, Limited.²⁶

900 THE ECONOMIST. [July 22, 1871.]

THE SAO PEDRO BRAZIL GAS COMPANY, LIMITED.

Registered under the "Companies Acts, 1862 and 1867."

CAPITAL, £110,000, IN 22,000 SHARES OF £5 EACH.

The Liability of each Shareholder is limited to the amount of his Shares.
 £1 to be paid on Application, and £1 on Allotment. Further Calls, not to exceed Ten Shillings per Share, at intervals of not less than Three Months. Should no allotment be made the deposit will be returned in full.

Interest, at the rate of £5 per cent. per annum, by Warrant sent to each Shareholder, will be paid quarterly, on the Capital called up, from the date of payment on allotment, until the expiration of 12 months from the time Gas shall have been first supplied to the public.

DIRECTORS.
 The HON. HOWE BROWNE, Deputy-Governor of the Chartered Gas Company, Chairman.
 E. H. Bramah, Esq., Director of the Recife and Sao Francisco (Pernambuco) Railway Company (Limited).
 George Brownlow, Esq., 33 Brunswick gardens, Kensington.
 C. F. Collier, Esq., Director of the Bombay Gas Company (Limited).
 H. Deffell, Esq., Director of the Chartered Gas Company.
 J. Romanes, Esq., Director of the Malta and Mediterranean Gas Company (Limited).
 Major W. B. Stuart, R.E., Director of the Hong Kong and China Gas Company (Limited).

CONSULTING ENGINEER—Alfred Upward, Esq., M.I.C.E., Chartered Gas Company, Goswell road.
BANKERS—The London and County Bank.

AUDITORS.
 Messrs James, Edwards, Cash, and Stone, Public Accountants.
 W. Marshall, Esq., Secretary to the Bombay Gas Company (Limited).
 SECRETARY (pro tem)—E. P. Rowell.

TEMPORARY OFFICES—79 Gracechurch street, London, E.C.

PROSPECTUS.

Fonte: The economist (1871, p. 900).

Outro empreendimento no qual a tecnologia inglesa se destacou foi a construção da primeira estrada de ferro que ligaria Porto Alegre a São Leopoldo. A empresa foi liderada por John Mac Ginity juntamente com o engenheiro H. Cleary. Mac Ginity já possuía concessões para exploração de chumbo, ferro e carvão em Porto Alegre. Apesar dos entraves burocráticos, das altas taxas cobradas sobre o material inglês destinado à estrada, da briga com a vereança de Porto Alegre por causa da concessão dos terrenos para guardar o material da construção e da indefinição sobre a escolha da área onde seria construída a estação da estrada de ferro na capital gaúcha, a inauguração da estrada ocorreu em novembro de 1871 (MACEDO, 1975, p. 82-84).

²⁶ Disponível em:

<<http://books.google.com.br/books?id=uuAjQAAMAAJ&lpg=PA900&ots=KLJFDNApkF&dq=S%C3%A3o%20Pedro%20Brazilian%20Gas%20Company&hl=pt-BR&pg=PA900#v=onepage&q=S%C3%A3o%20Pedro%20Brazilian%20Gas%20Company&f=false>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

Figura 6 - Engenheiros e funcionários da Estrada de Ferro que ligaria Porto Alegre a São Leopoldo.²⁷



Fonte: Porto Alegre uma história fotográfica.

Entre as famílias inglesas que deixaram sua marca na sociedade gaúcha pode-se citar a família Landell, que se destacou na Medicina e na comunicação;²⁸ a família Abbott, também na Medicina, nas Forças Armadas e na política gaúcha; a família Fitzgerald no Direito;²⁹ a

²⁷ Fotografia tirada na época da inauguração da ferrovia de Porto Alegre a São Leopoldo. Mostra o grupo de funcionários e engenheiros que construíram e administraram a linha em seus primórdios. Ao centro, sentado de calça branca e casaco escuro está Mac Ginity, ao fundo estão as duas mais antigas locomotivas e vagões desta estrada de ferro.

²⁸ O padre Landell de Moura construiu o primeiro transmissor sem fio para a transmissão de mensagens em 1892. Em 1894, ele realizou a primeira transmissão por meio de ondas hertzianas, com uma transmissão entre o alto da Avenida Paulista e o alto de Sant'Anna, em São Paulo, cobrindo uma distância de oito quilômetros. Entre 1903 e 1904, Landell de Moura conseguiu, nos Estados Unidos, as patentes de três inventos: o transmissor de ondas (hertzianas ou landellianas), o telefone sem fio e o telégrafo sem fio. A patente brasileira do aparelho do padre Landell recebeu o número 3279, em 1900. ALENCAR, M. S. O Fantástico Padre Landell de Moura. *Jornal do Commercio On Line*, Recife, Brasil (2000).

Disponível em: <http://www.memoriallandelldemoura.com.br/imagen/documentos/fantastico_landell.pdf> Acesso em: 12 jan. 2013.

²⁹ James Fitzgerald Darcy foi o membro da família que se destacou no meio jurídico, especialmente no Rio Grande do Sul, por ter sido o primeiro bacharel em Direito a receber o título de doutor de uma faculdade brasileira. Ele era riograndino, nascido em 9 de julho de 1876, filho de James Darcy e Josefa Maria de Sá Darcy, casados em Rio Grande, sendo ele gerente do New-London and Brazilian Bank, que aqui funcionava na atual esquina da Marechal Floriano com comendador Francisco Marques (Sobrado dos Azulejos). Ela, filha do coronel Miguel Tito de Sá, que foi um dos fundadores da Cia. União Fabril, junto com seu genro, o comendador Carlos Rheingantz. James Darcy foi também presidente da Câmara do Comércio da cidade do Rio Grande e diretor da Cia. União Fabril. James Fitzgerald Darcy realizou aqui seus primeiros estudos e depois foi fazer seu curso superior no Rio de Janeiro, onde formou-se em Contabilidade, bacharelou-se pela Faculdade de Direito do Rio de Janeiro e, posteriormente, concluiu seu doutorado, quando defendeu a tese "O Divórcio", em 1902, estando tal fato documentado no Museu Histórico daquela faculdade. Considere-se o avançado objeto de sua tese para aquela época, que, em realidade, só se tornou lei muitos anos depois, com os esforços do senador Nelson Carneiro. Obtido o título de bacharel, James Fitzgerald Darcy veio para Porto Alegre e tornou-se cofundador, em 17/2/1900, da Faculdade Livre de Direito daquela cidade (hoje da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS), da qual foi o primeiro secretário e titular da cátedra de Filosofia do Direito. Disponível em: <<http://edicoesanteriores.jornalagora.com.br/site/index.php?caderno=27¬icia=85927>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

família Lawson,³⁰ ligada ao esporte, responsável pela fundação do Sport Club Rio Grande, primeiro clube de futebol do Brasil (MACEDO, 1975, p. 106).

Figura 7 - Arthur Cecil Lawson.³¹ Figura 8 - Equipe do Sport Club Rio Grande (1900).



Fonte: Sport Club Rio Grande

Fonte: Memorial Johannes Christian Moritz Minnemann.

Conforme mostra compilada nos jornais, a presença inglesa é marcante no cenário gaúcho. Pode-se perceber nisso uma combinação de recursos financeiros com competência técnica e habilidade administrativa. As edições de *A Federação* de 1922 e *Jornal do Comércio* de 1908 noticiavam sobre a atuação desses ingleses em empresas de navegação e representação, como a Wilson Sons & Co.,³² em empresas de seguro, como a Alliance Assurance Company Limited.³³ Também davam conta de casas bancárias, como The London

³⁰ Arthur Lawson, quando criança, recebeu dos irmãos que foram estudar na Inglaterra um pacote contendo objetos estranhos: uma bola de couro, umas meias grossas que nem o frio do Rio Grande permitia o uso e uns sapatos feios e desengonçados que nem dava para caminhar no soalho, junto vinha as instruções de uso. Outros meninos ingleses também recebiam esses presentes e a gurizada logo descobriu que era um jogo no qual se jogava com o pé e a bola (MACEDO, 1975, p. 106).

³¹ Da família destaca-se Arthur Cecil Lawson, tio de Basil Lawson, que nasceu na cidade do Rio Grande em 12 de fevereiro de 1880. Era filho do comerciante inglês George Wilcox Lawson e da dona Gertrudes Araujo Lawson, esta filha do barão de São José do Norte. Foi estudar na Inglaterra e tomou gosto pelo futebol, tornando-se um hábil goleiro. Juntamente com Henrique Buhle e Gustavo Pooch fundou o Sport Club Rio Grande. Disponível em: <<http://www.vetorial.net/~scrg/fundadores/lawson.html>>. Acesso em: 18 jan. 2013.

³² Empresa fundada em Salvador na Bahia em 1837. Com atuação voltada à prestação de serviços de agenciamento marítimo e ao comércio internacional, se estabelece com sucursais nos principais portos do Brasil. Tinha a sua casa principal no Rio de Janeiro, onde figuravam entre os maiores importadores de carvão e também como uma das mais importantes casas de estiva deste porto. Graças ao desenvolvimento contínuo dos seus negócios, as importações da casa em carvão de todas as qualidades, pelo porto do Rio de Janeiro, ultrapassavam centenas de milhares de toneladas por ano, sendo a maior parte carvão Ocean Merthyr, tirada exclusivamente das minas da Ocean Coal and Wilson Ltd., de Cardiff. LLOYD, Reginald et al. *Impressões do Brasil no Seculo Vinte*. Londres, Lloyd's greater Britain publishing company, 1913.

Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g25e.htm>>. Acesso em: 04 nov. 2012.

³³ Companhia inglesa de seguros, sediada em Londres, que inicia suas operações em 1911 e recebe autorização do governo para operar no Brasil em seguros contra fogo e riscos marítimos. Disponível em:

& Rever Plate Bank Limited e o The British Bank of South America Limited. Noticiavam também produtos, como bebidas e remédios ingleses e importados, entre eles: Champagne Bollinger's e pastilhas do Dr. Richards. No comércio informam sobre representações de empresas inglesas de Richard Whinchello & Co., Walter & Co., Lawson Sons & Co., Edward Cooper & Co., e Stewarts & Lloyds, importando e exportando produtos diversos como: chás, inseticidas, ferro, calçados, entre outros.

Figura 9 - Anúncios de empresas inglesas em Porto Alegre.



Fonte: *A Federação* (jun./dez. 1922); *Jornal do Comércio* (set. 1908).

Os textos dos jornais consultados – *A Federação* (jun./dez. de 1922) e *Jornal do Comércio* (set. 1908) – estão pontuados por palavras como: *match, clubs, sports, football, scratch, lady, stocks, turf, restaurant, ground whisky, beef, drink, jockey, time, stock, yath, miss, (draga) drag, ferry-boat*. Pode-se dizer que a sociedade gaúcha foi marcada, desde os primórdios de sua formação, por sobrenomes de britânicos que constituíram famílias e fixaram residência no Estado. Entre elas estão as famílias: Abbott, Aveline, Brown, Booth, Burton, Duncan, Campbell, Fox, Grantham, Hamilton-Gordon, Hopkiuns, Jardadine, Lewson, Landell, Levinsohn, Mace, MacGinit, Mason, O'Donnell, Robinson, Rutter, Scott, Sefton, Sheridan, Smith, Stone, entre outras (MACEDO, 1975, p. 116).

Figura 10 - Anúncios de empresas inglesas em Porto Alegre.



Fonte: A Federação (jun.-dez. de 1922), *Jornal do Comércio* (set. 1908).

Alguns desses nomes estão ligados a clubes e associações de golfe,³⁴ turfe³⁵ e futebol, entretanto, as rubricas esportivas dos jornais demonstram o predomínio do turfe sobre as demais práticas de esporte. O futebol se tornou o esporte mais frequente nos anúncios esportivos apenas na década de 1940. De origem inglesa, a maioria desses esportes foi introduzida, praticada e “consumida” por imigrantes e descendentes europeus (CORREA, 2009, f. 3). A participação dessas famílias inglesas no cenário portoalegrense também pode ser constatada no Almanak Laemmert (Guia Geral do Brasil), edição para o ano de 1935 (91º ano). A publicação fornece a lista, abaixo inserida, que contém nomes dos ingleses estabelecidos no Estado e que estavam ligados à navegação e ao comércio, entre elas está a empresa da família Cranston Woodhead.

³⁴ Country Club fundado em 30 de maio de 1930, o Porto Alegre Country Club, reúne um grupo selecionado de associados que tem em comum a paixão pelo golfe. Entre os sócios-fundadores estão Joseph E. L. Millender, Carlos Sylla, Álvaro Gonçalves Soares, A. D. MacDonald, A. S. Cliff, Antônio Jacob Renner, José Bertaso, Pelegrin Figueras, Fábio Netto, Ernesto J. Aldeworth, Victor Adalberto Kessler, Hermano Franco Machado, Luiz Guerra Blessman, Carlos Hofmeister e Arthur D. Sharpus.

Disponível em: <<http://www.pacc.com.br/institucional.php?I=6>>. Acesso em: 21 dez. 2012.

³⁵ A história do turfe na cidade de Porto Alegre remonta ao ano de 1856, quando foi fundada a Sociedade Protetora do Turfe, onde foram organizadas corridas à moda inglesa. O esporte iniciou propriamente com a importação diretamente da Inglaterra do animal Avon, primeiro exemplar da raça puro sangue inglês a desembarcar na província, por iniciativa do veador José Ferreira Porto (título honorífico do serviço interno do Paço Imperial). Disponível em: <<http://www.jcrgs.com.br/clube/a-historia.html>>. Acesso em: 22 nov. 2012.

Figura 11 - Companhias de navegação atuando no Rio Grande do Sul.

<p style="text-align: center;">NAVEGAÇÃO (Companhias de)</p> <p>Agencia do Vapor São Leopoldo, Armazem C 3. Agencia Silva, Armazem C 1. Alfredo Schöler & Filho, r. Voluntarios da Patria, 46. Azevedo, Bento & Cia., r. Siqueira de Campos, 1243. Carlos Lubisco & Cia., r. Voluntarios da Patria, 3120. Carlos Pericolo, Armazem C 2, Porta 12. Cia. Cabotagem de Pernambuco, Booth Line, Liverpool, prç. Senador Florencio, 33. Cia. Carbonifera Rio Grandense, r. Siqueira de Campos, 1185. Cia. Hamburgueza, r. Andradas, 1290. Cia. Lamport & Holt Ltda., r. 7 de Setembro, 837. Cia. Michaelsen, Armazem C 3, Doca, 1. Cia. Nac. de Navegação Costeira, r. Siqueira de Campos, 1265. Cia. de Nav. Chargeurs Réunis, r. 7 de Setembro, 764. Cia. Sud-Atlantica, S. A., r. 7 de Setembro, 837. Cranston, Woodhead & Cia., r. Siqueira de Campos, 903. Emprezas Maritimas Brasil S. A., r. Andradas, 1208.</p> <p style="text-align: center;">F. BENTO & Cia. Agentes da Companhia Argentina de Navegación Mihanovich Ltda., de Buenos Aires. Porto Alegre. RUA VOLUNTARIOS DA PATRIA, 1401, ☒ 59, Telefone 5396.</p> <p>F. Bento & Cia., r. Voluntarios da Patria, 1401.</p> <p>69 — 1935</p>	<p style="text-align: center;">CIDADE DE PORTO ALEGRE</p> <p>Italmar-Italia-Flotte Riunite Consulch S. T. N., r. Andradas, 1208. Navegação Aliança Ltda., av. Visconde de Mauá, 1589. Navegação Alto Jacuí. Navegação Arnt., prç. Parobé, 6. Navegação Becker Ltda., av. Mauá, 1503. Navegação Bergmann, Leão & Cia., Armazem C 3. Navegação Borges, Armazem B. Navegação das Lagôas, r. 7 de Setembro, 837. Navegação Dreher, Armazem B, 3 P 3. Navegação Fortaleza, Armazem C. 3 Doca. Navegação Guedes, Armazem B, 3 Cães do Porto. Navegação Kern, av. Visconde de Mauá, Armazem B 3. Navegação Lemertz, r. Voluntarios da Patria, 1366. Navegação Lloyd Brasileiro, r. Paisandú, 219. Navegação Lloyd Nacional, Gal. Municipal, 113. Navegação Lloyd Real Holandez, r. 7 de Setembro, 796. Navegação Pedras Brancas, Armazem C. P. 1. Navegação São Paulo, Armazem C. 1. Navegação Sem Rival, Armazem C 2, P. 12. Navegação Simeone, Armazem C 3. Navegação Tavares, Armazem B 3, P. 4. Navegação Veloz, Armazem C 2. Navegação União Taquara, Armazem C 3. Pereira Carneiro & Cia. Ltda., r. Siqueira de Campos, 1243. Soc. Coop. Nav. Alto Taquari Ltda., r. Julio de Castilhos, 172. Soc. Coop. Cachoeirense de Nav. Fluvial, r. Julio de Castilhos, 172. Weidmann & Machemer, r. Voluntarios da Patria, 1826. Wilhelmsen S. S. Line, r. 7 de Setembro, 796.</p>
---	---

Fonte: Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial.

2.4 O RIO GRANDE DO SUL ENTRE AS DÉCADAS DE 1920 E 1930: PRIMÓRDIOS DA EMPRESA CRANSTON WOODHEAD & CO.

A constituição da empresa Cranston Woodhead & Co. ocorreu em um período em que o Rio Grande do Sul passava por um processo de transformações socioeconômicas. Essas mudanças se refletiram entre 1925 e 1930, quando o Estado apresentou uma participação crescente nas exportações dos principais produtos, que representavam 24% da produção

agropecuária. A zona sul do Estado abrigava um sistema econômico baseado na pecuária, que sofreu perda relativa em virtude das mudanças decorrentes da transformação do modo de produção colonial (baseado na mão de obra escrava) para a industrialização (desenvolvimento tecnológico), que intensificava o comércio interno e externo. O desenvolvimento transformou a vida na campanha, desarticulando a produção de subsistência. O cercamento das terras e o transporte ferroviário diminuíram as tarefas de criação e movimentação dos rebanhos. A nova dinâmica produziu excedente nas zonas urbanas, que passaram a receber os homens vindos das estâncias. A produção das charqueadas atingiu seus maiores níveis entre 1921-1929, conforme se verifica na tabela 1. Mesmo havendo uma estagnação nas exportações regionais o charque continuava sendo o principal produto exportado. A produção de lã e carne frigorífica foi uma alternativa que dinamizou a economia gaúcha, compensando as perdas com o charque (HERLLEIN, 2004, p. 182).

Tabela 1 – Participação dos principais produtos no valor total das exportações do RS segundo as somas dos valores em períodos selecionados – 1890-1900/1919-1929 – Em porcentagem (%)

Produtos –	1889-1900/	1919-1929
(1) Charque	25,9	19,1
(2) Couros	18,7	10,1
(3) Lã	1,9	4,2
(4) Carnes frigorificadas	-	3,8
(I) Subtotal: soma de (1) a (4)	46,5	37,2
(5) Banha	11,3	15,6
(6) Farinha de mandioca	7,3	2,2
(7) Feijão	7,6	3,8
(8) Fumo	2,9	4,3
(9) Outros ³⁶	1,8	3,4
(10) Vinho	0,1	2,5
(II) Subtotal: soma de (5) a (10)	31,0	31,6
(11) Arroz	-	10,1
(III) Total (I) + (II) + (11)	77,6	78,9
Total do RS	100,0	100,0

0Fonte: HERLLEIN, 2004, p. 182

³⁶ Batata-inglesa, erva-mate, cebolas e alhos.

Legenda: Grupo (I): principais produtos de exportação da pecuária sulina; (II) principais produtos de exportação da agropecuária colonial; (III) principais produtos de exportação do Rio Grande do Sul. Nota: os percentuais refletem o peso das somas dos valores por produto na soma dos valores totais exportados, aos níveis de preço correntes. Fonte dos dados brutos: Dalmazo (1986, tab. I-5, I-6, I-7, I-9, I-10, I-12, I-13, II -7, II-9,II-11, II-12, II-14, II-17, II-19, II-21, II-23, II-27, II-29 e II-34).

Nesse período já haviam surgido e estavam em franco desenvolvimento os primeiros estabelecimentos industriais de grande porte, ou seja, aqueles com mais de 100 operários. As indústrias têxteis concentraram-se em Pelotas e Rio Grande devido à proximidade com o Porto. Em Porto Alegre surgiu uma indústria diversificada decorrente da acumulação de capital das zonas de imigração, com pequenos proprietários, funcionando em pequenos estabelecimentos direcionados ao mercado regional. Com a economia se expandindo surgiram os primeiros estabelecimentos bancários regionais, que deram suporte às atividades comerciais gaúchas (HERLLEIN, 2004, p. 183).

Em decorrência, o Rio Grande do Sul ganhou destaque no cenário nacional nos anos 1920. Ocupava o segundo lugar em valor de propriedades rurais. Quanto à produção agrícola, passou para a terceira posição, isso porque o Estado concentrava 50% do maquinário nacional. A existência desses dois polos econômicos no sul e no norte, que estavam apoiados numa estrutura dual de posse da terra, implicou distribuição espacial de capital e esferas comerciais, bem como diversidade social e produtiva, que resultou em uma economia descentrada no Estado. Essas características fizeram com que as relações capitalistas de produção operassem simultaneamente entre o meio rural e a cidade. A difusão das relações foi fundamental para o deslocamento do dinamismo econômico do sul para o norte do estado (HERRLEIN, 2004, p. 192).

As transformações que ocorreram foram afetadas pela política da República³⁷, calcada no positivismo, que provocou uma mudança na forma tradicional e patrimonialista e fez ascender uma nova elite política, com um projeto inspirado no ideal positivista (PINTO, 1986; TARGA, 1998 apud HERRLEIN, 2004).

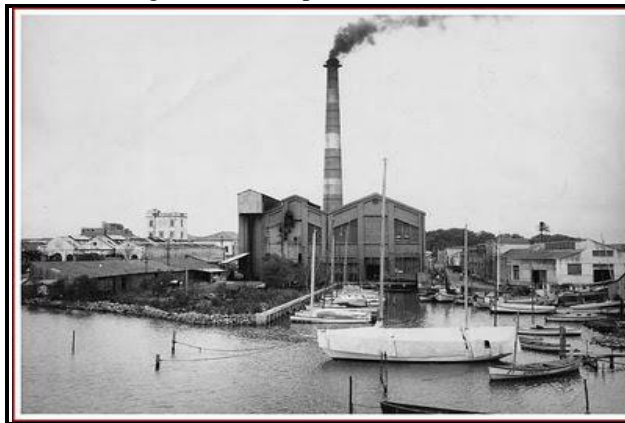
No contexto europeu, a ideologia positivista surgiu como defensora da sociedade burguesa em ascensão e do desenvolvimento capitalista. Para conservar a ordem burguesa, era essencial que se acelerasse o desenvolvimento industrial. Desta forma, a ordem era a base do progresso; o progresso era a continuidade da ordem. Assim, a visão positivista era progressista e conservadora ao mesmo tempo, ou seja, pretendia conciliar o progresso econômico com a conservação da ordem social. No contexto gaúcho, tratava-se antes de implantar o capitalismo, para o que se apresentava uma série de entraves. Ante tais problemas que se ante punham, o PRR propunha-se a realizar a modernização econômica exigida. A ideologia importada, posta a serviço das condições histórico-objetivas locais, fornecia os elementos básicos que norteariam a ação do grupo no poder: desenvolver as forças produtivas do Estado, favorecer a acumulação privada de capital e propiciar o progresso harmônico de todas as atividades econômicas (PESAVENTO, 1982, p. 67).

³⁷ Nela o Estado deveria exercer a tutela social.

Na década de 1920 a economia se diversificava e disso resultavam recursos financeiros para novos investimentos e também para fortalecer apoio político para o governo. A indústria assistiu à concentração empresarial e à implementação de tecnologias, fazendo com que crescesse a disputa pelos mercados nacional e regional. O associativismo cresce no Rio Grande do Sul apoiado por Borges de Medeiros e surgem os primeiros sindicatos formados pelos grandes exportadores de arroz, de banha, de vinho e de charque (PESAVENTO, 1984, p. 86-87).

Vale lembrar que a indústria já vinha numa evolução progressiva desde o surgimento da energia elétrica. A energia criou meios de transportar carne congelada, especialmente depois da instalação de dois frigoríficos norte-americanos – Armour (1917) e Swift (1919),³⁸ posteriormente fundidos – com sede em Santana do Livramento e mais adiante se juntando também ao frigorífico Anglo, em Pelotas (PESAVENTO, 1990, p. 94-95).

Figura 12 - Companhia Swift



Fonte: Theatro Polytheama.

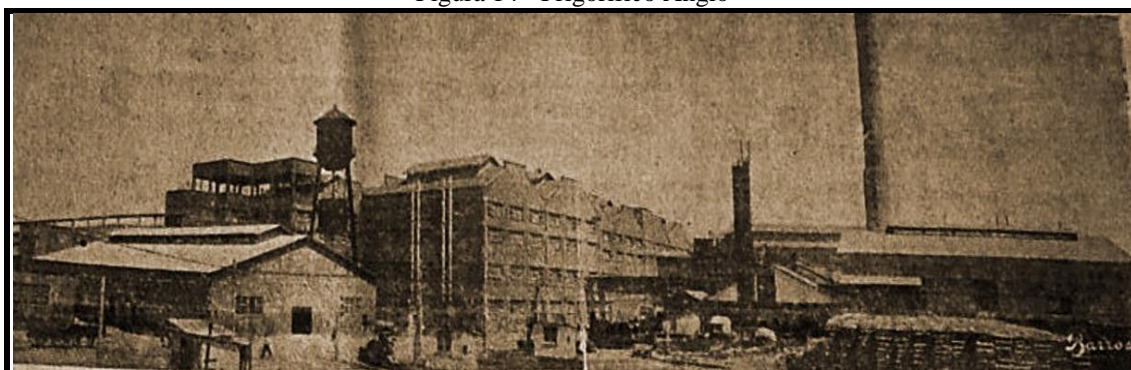
Figura 13 - Produtos Armour



Fonte: Reclames do Estádio.

³⁸ A empresa Swift, em 1880, já tinha 12 filiais na Nova Inglaterra; em 1884, era a segunda maior firma de embalagens de carne dos EUA que mais abatia gado; em 1903, após uma série de fusões, tornou-se a maior firma de distribuição de carnes do mundo (BEATTIE, 2010, p. 192). Gustave Swift e Philip Armour tornaram-se duas potências no cenário de produção de carne mundial, com ampla distribuição na América do Norte e Europa, mas ao necessitarem de novas zonas criadoras voltam-se para a América do Sul, que se torna eixo fundamental de distribuição de carne com a eclosão da Segunda Guerra Mundial. As origens dessas companhias eram semelhantes. Houvera uma grande onda de imigração europeia a partir de 1820, atrás da fartura do solo gratuito e depois a corrida do ouro. A expansão do ouro na Califórnia estimulava o imigrante Philip Armour a, ao invés de buscar o saturado mercado de procura do metal, tentar o abastecimento de carne do enorme contingente de mineiros, estabelecendo um pequeno açougue. Com a expansão dos negócios desviou sua atenção para a florescente Chicago. De trajetória semelhante, Gustave Swift, também imigrante, estabeleceu um açougue em Boston, em 1839. Após transferiu-se para Chicago, visando ao promissor mercado interno americano, onde, a partir do frigorífico, formaria seu grande império da indústria de carne no mundo. Necessitando de zonas criadoras elaboraram planos de estabelecimento na América do Sul. Em 1917, a Armour adquiriu, em Santana do Livramento, a charqueada Santana. Assim a companhia Swift do Brasil foi organizada em julho em Rio Grande. Instala-se em Rosário do Sul no mesmo ano como Companhia Swift do Brasil S/A – Rosário do Sul, unindo-se à Armour posteriormente. Disponível em: <<http://www.revistaovies.com/artigos/2011/04/swift-armour-a-esperanca-o-progresso-e-a-ruina/>>. Acesso em: 02 jan. 2013.

Figura 14 - Frigorífico Anglo



Fonte: *Diário Popular*, 19 dez. 1943. p. 9

Outras atividades comerciais que tiveram destaque com o advento da energia elétrica e a evolução da urbanização e industrialização do Estado foram o desenvolvimento dos meios de transportes terrestres, com a implantação de bondes, ônibus elétricos, dentre outros, e a abertura de estradas, facilitando o transporte de mercadorias para o Porto de Rio Grande. A energia elétrica também favoreceu os primeiros empreendimentos nacionais relativos ao processamento de carne, conforme indica Pesavento:

No Rio Grande do Sul, os estancieiros, através de seu órgão de classe e com o apoio do governo do Estado, intentavam criar um frigorífico nacional – o Frigorífico Rio-Grandense³⁹ – numa campanha que movimentou todo o Estado. O governo gaúcho, ao mesmo tempo em que apoiava o projeto dos criadores, facilitou a entrada de capital estrangeiro, que promoveria a renovação tecnológica da pecuária, através de uma legislação protecionista (PESAVENTO, 1990, p. 71).

Figura 15 - Frigorífico Rio Grande – 1922.



Fonte: Salaberry (2012).

Nesse contexto favorável ao Rio Grande do Sul, o desenvolvimento da indústria e o aumento da produção necessitavam de empresas que transportassem a mercadoria produzida. Isso estimulou a iniciativa do inglês Joseph C. Woodhead, que fundou, com a participação de

³⁹ O Frigorífico Rio Grande, inaugurado em 1921, possui esta denominação porque deveria ter sido instalado na cidade de Rio Grande. Como o Frigorífico Swift já havia se instalado na cidade em 1917, o Estado, na época, concedeu isenção de impostos e doou o terreno para a instalação do mesmo na cidade de Pelotas. A Companhia Frigorífica Rio Grande também era denominada Frigorífico Nacional e Frigorífico Pelotense. Disponível em: <http://ufpel.edu.br/enpos/2012/anais/pdf/SA/SA_00662.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2013. Para saber mais sobre o frigorífico consultar: PARADEDADA, Florentino. *Almanach de Pelotas*. Pelotas: Graphica Diário Popular, 1919.

seu filho Cecil C. Woodhead, a empresa Cranston Woodhead & Co., nas cidades de Rio Grande e Porto Alegre, em 1922, mais tarde com filial em e Pelotas. A trajetória de Joseph, a partir de então, se caracterizou pelo empreendedorismo,⁴⁰ o que o inclui na categoria de empreendedor. Várias são as definições para empreendedor, dentre as quais se destacam as de Dolabela e Chiavenato:

Dolabela propõe o conceito de que “é empreendedor, em qualquer área, alguém que sonha e busca transformar seu sonho em realidade” (DOLABELA 2003, p. 38). [...] Chiavenato (2006, p. 3) define o empreendedor como “a pessoa que inicia e/ou opera um negócio para realizar uma ideia ou projeto pessoal assumindo riscos e responsabilidades e inovando continuamente” (CHIAVENATO, 2006 apud CERIZA; VILPOUX, 2006, p. 5).

Partindo desse princípio, a maioria das empresas inicia com as ideias, o empenho e o investimento de indivíduos empreendedores e seus parentes. Geralmente, nos negócios familiares, o fundador tem a expectativa de que os filhos se interessem pelos negócios, pois o sucesso e a continuidade são o sonho de todos os empreendedores. Esses negócios se fundamentam na capacidade intuitiva complementada pelo senso de sobrevivência no mercado. A Cranston Woodhead & Co. tornou-se uma empresa familiar, efetivamente, a partir de Cecil C. Woodhead, já que, segundo Lodi,

[...] a empresa familiar nasce geralmente com a segunda geração de dirigentes, ou porque o fundador pretende abrir caminho para eles entre os seus antigos colaboradores, ou porque os futuros sucessores precisam criar uma ideologia que justifique a sua ascensão no poder (LODI, 1978. p. 6).

Entretanto, mesmo conhecendo a importância das empresas familiares para a economia, o estudo das mesmas era ignorado até bem pouco tempo. Desse modo, a presente pesquisa abordará a história familiar e a empresa Cranston Woodhead & Co. a partir dos escritos dos memorialistas. O próximo capítulo discorrerá sobre a história de cada um deles.

⁴⁰ Empreendedorismo “é a criação de valor por pessoas e organizações trabalhando juntas para implementar uma ideia por meio da aplicação de criatividade, capacidade de transformação e o desejo de tomar aquilo que comumente se chamaria risco” (BOM, 2003, p. 65).

3 OS MEMORIALISTAS E A EMPRESA CRANSTON WOODHEAD

Quando um grupo constrói a sua “história” diante de outros, materializa também a sua “memória” frente a outras histórias-memórias (FENELON; CRUZ; PEIXOTO, 2004, p. 6).

Os relatos dos memorialistas⁴¹ Richard C. Woodhead, Peter C. Woodhead e Basil H. Lawson mostram os valores de um grupo, externando alguns princípios norteadores e defendendo determinada cultura como adequada ao ambiente, como “certa” diante das realidades naturais e humanas que os pioneiros ingleses vivenciaram na região sul desde a vinda da família real. Os materiais escritos apontaram para a origem dos pioneiros ingleses, falando da sua saga até a sua fixação na região. Em outras palavras, os memorialistas falam do poder dos pioneiros sobre determinados espaços sociais.

[...] os memorialistas envolveram-se diretamente com as questões tratadas, foram protagonistas dos relatos e registraram impressões sobre o passado próximo ou sobre o presente, com base em suas lembranças, sem a pretensão de abordar a história de forma sistemática. Geralmente, escreveram sob a forma de crônicas e consultaram, sobretudo, fontes orais. Não revelaram rigor nas citações de suas fontes ou omitiram-nas inteiramente, o que não significa desinformação nem ausência de consultas, inclusive, às fontes escritas (CENTENO, 2007, p. 33).

A questão dos memorialistas remete-nos para uma observação feita por Pierre Bourdieu (2001). Conforme seu entendimento, os agentes sociais, bem como suas propriedades, encontram-se situados em um lugar do espaço social, lugar distinto e distintivo que pode ser caracterizado pela posição relativa que ocupa em relação a outros lugares e pela distância que o separa deles (BORDEAU, 2001, p. 164).⁴²

O gênero memorialista, no passado, de uma forma geral, era visto em função do conhecimento que o leitor poderia auferir a respeito da vida particular de um determinado indivíduo. Contudo, nas duas últimas décadas, o projeto autobiográfico vem absorvendo uma surpreendente variedade de interesses, demonstrando que a leitura de uma autobiografia, associada ao escrutínio crítico do contexto no qual foi produzida, pode fornecer uma visão

⁴¹ Os escritos memorialistas constituem-se de memórias antes imateriais que, depois de impressas, tornam-se graficamente concretas.

⁴² Para Pierre Bourdieu, não existe ninguém que não seja caracterizado pelo lugar em que está situado de maneira mais ou menos permanente (“não ter eira nem beira” ou não possuir “domicílio fixo” é ser desprovido de existência social; ser “da alta sociedade” é ocupar as altas esferas do mundo social). Também caracterizado pela posição relativa, logo pela raridade, geradora de rendas materiais ou simbólicas de suas localizações temporárias e, sobretudo, permanentes. Caracterizado enfim pelo lugar que assume, que ocupa (de direito) no espaço por meio de suas propriedades (casas, terras etc.), que são mais ou menos “devoradoras de espaço” (*space consuming*) (BOURDIEU, op. cit., 2001, p. 164-165).

ampla não somente do autobiógrafo, mas também das condições sociais, culturais, políticas e psicológicas que gravitam ao redor de quem escreve a seu respeito.

A construção do ato de edificar um determinado discurso sobre o passado é uma das tarefas a que se presta a maior parte dos textos memorialistas comprometidos com valores de certos grupos. Os escritos memorialistas servem a determinados propósitos, logo, é aceitável que tendam e se prestem integralmente a defender os valores e a cultura dos sujeitos e dos grupos neles externados (MORO, 2012, p. 3). Os memorialistas em questão têm suas raízes assentadas na tradição da cultura inglesa e estão comprometidos em escrever a história da família e da empresa familiar Cranston Woodhead.

Com o intuito de preservar através do tempo a história da Família e da Empresa, os referidos memorialistas reproduziram suas lembranças utilizando suportes da escrita autobiográfica. A escrita autobiográfica pode ser definida como

[...] uma prática estimulada por várias razões, entre as quais podemos destacar: a consciência da ruptura com um determinado passado, despertando saudade e nostalgia; o medo de se perder por alguma razão; o pavor de perder o controle sobre si, levando a construção de uma identidade; a proximidade da morte aliada à vontade de dar sentido à própria trajetória; e a ideia de possuir uma história interessante para o conhecimento público (MAGALHÃES, 2007, p. 1).

Ao escreverem sobre a família e a empresa cada memorialista recria e reinventa seu passado, movido pela realidade de seu entorno e pela própria realidade social, cultural, pessoal, familiar e profissional em que viveu, na qual se insere e está exposto cotidianamente (LACERDA, 2000 apud MAGALHÃES, 2007, p. 3).

3.1 RICHARD ALAN CRANSTON WOODHEAD: *JOSEPH WOODHEAD (1890-1922)*

A história da chegada da família Cranston Woodhead, escrita por Richard C. Woodhead tem como suporte a memória de terceiros. Richard Alan fez um relato a partir das lembranças de seu avô, Joseph C. Woodhead, quando esse tratava da vinda da família para o Brasil. A narrativa estabelece a relação entre memória coletiva e identidade, que, segundo Joël Candau, estão indissolivelmente ligadas e são formas de representações (CANDAU, 2011, p. 10).

Figura 16 - Richard Alan Cranston Woodhead.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

As lembranças por ele narradas e aqui apresentadas sugerem uma memória compartilhada, ou seja, uma multiplicidade de memórias fragmentadas referenciadas a partir do momento presente para reconstruir o passado (PORTELLI, 1996, p. 106). A identidade é relevante quando se estuda os deslocamentos, visto que os agentes que se deslocam se inserem em uma sociedade distinta de suas origens. É necessário investigar a preservação dos costumes culturais do país de origem ou se os mesmos reconstróem suas identidades a partir de novos hábitos e costumes adquiridos no contexto no qual se inseriram (CANDAU, 2011, p. 10).

Como Richard não escreveu sua autobiografia como os demais memorialistas, as informações sobre sua vida foram fornecidas por seu sobrinho Frank C. Woodhead. Em seu depoimento, Frank relata que Richard C. Woodhead, filho mais velho de Cecil e Katherine C. Woodhead, que nasceu em Rio Grande em 16 de setembro 1924, dois anos após a fundação da empresa Cranston Woodhead & Co. Assim como Peter, Richard foi educado em Buenos Aires no colégio inglês St. George's College, entre 1933 e 1941. Basil complementa a informação dizendo que logo após terminar os estudos Richard ingressou na Empresa e permaneceu por pouco tempo, demitindo-se no final de agosto de 1942, quando ingressou como voluntário na Marinha Inglesa. Considerando tudo isso, é compreensível que a questão de assegurar a continuidade do negócio ocupasse os pensamentos de pai e filho, observa

Lawson (1985), referindo-se a Joseph e Cecil. Nas empresas familiares, a sucessão⁴³ só é bem sucedida quando o fundador tem plena consciência de que seus filhos são diferentes dele e entre si. Assim, terão atitudes diferentes frente aos desafios e os resultados também não serão os mesmos.

Essas diferenças aparecem tanto no relato de Basil Lawson como no de Frank C. Woodhead. Segundo eles, Richard, após terminar os estudos, seguiu para Inglaterra no navio Debret para se alistar como voluntário nas Forças Aliadas. Foi admitido e graduou-se como subtenente no HMS Conway⁴⁴. Mais tarde, por ser fluente em português, foi enviado aos Açores – importante centro de controle do tráfego de comboios navais. Já graduado como 2º tenente, recebeu o comando de um Light Cargo Tanker. Em uma das travessias, durante uma tempestade, os cabos de reboque entre um rebocador e seu navio sem propulsão se arrebentaram e o mesmo ficou à deriva durante alguns dias. Em virtude desse acidente contraiu uma pneumonia que se tornou uma pleurisia e mais tarde converteu-se em tuberculose. Ficou hospitalizado por vários meses, o que, provavelmente, salvou sua vida, pois todos seus colegas foram mortos durante a invasão da França em junho de 1944.

Frank explica que, durante a recuperação de Richard no hospital londrino, conheceu Clodagh Brew (1920-2004) – sua futura esposa. Clodagh, nascida em Recife por “descuido”, já que seu pai era o gerente da filial do Banco de Londres & America do Sul, era integrante das WREN – mulheres que executavam as mais variadas tarefas de apoio de guerra, como motoristas de automóveis, caminhões e ambulâncias, algumas delas entendiam de mecânica automobilística, etc. Servindo ao Almirantado em Londres, seu chefe falou-lhe sobre um 2º tenente brasileiro que estava internado num determinado hospital, bastante enfermo, e sugeriu que ela fosse visitá-lo. Casaram-se em 1947. De acordo com os registros de Peter Cranston Woodhead, Richard Alan começou a trabalhar na Cranwood S/A em 1º de abril de 1948, em período integral (LAWSON, p. 118). Foram residir na Vila Assunção, onde Richard tinha como *hobby* o aeromodelismo. Tinham vários amigos (inclusive alguns que conheceram durante a guerra) que praticavam este esporte. Anos mais tarde, quando Cecil se aposentou e foi para a Inglaterra, Richard adquiriu uma casa na Vila Conceição (Rua Nossa Senhora da Conceição, nº 251), tendo lá permanecido até seu falecimento em 1987.

⁴³ Os processos de sucessão em empresas familiares podem ocorrer na forma de transferência do poder para um executivo familiar ou para um não familiar. Há vantagens na primeira situação, caso o herdeiro seja competente e esteja preparado para o cargo. Este deve ser capacitado desde sua juventude e, com isso, adquirir profundo conhecimento do negócio e de suas responsabilidades. Dentre as desvantagens da sucessão dentro da família, o autor aponta: disputa pelo poder; falta de consenso na escolha do sucessor, que deveria contar com o apoio da maioria; adoção de critérios de escolha propícios para a manutenção da estabilidade do clima familiar que contrariam os critérios convenientes aos negócios (LODI, 1993, p. 3-4).

⁴⁴ Grupo de combatentes ingleses

O casal não teve filhos, mas era muito apreciado pelos amigos e sobrinhos que frequentavam sua casa, principalmente após a reforma, quando foi construída uma das primeiras piscinas de concreto armado em Porto Alegre, com o engenheiro húngaro Karlo Harazin. Ao voltar da Europa com seus pais no navio Umgeni, já terminadas as atividades bélicas no continente (a guerra na Ásia ainda continuava), ele ingressou no recém-criado Departamento de Automóveis e Acessórios da Cranston Woodhead & Co., que futuramente iria se separar, transformando-se em Cranwood SA. Lá permaneceu durante grande parte de sua vida profissional como diretor, representando a família Cranston Woodhead.

Richard ingressou na empresa Cranston Woodhead & Co. (agência marítima) bem mais tarde, por volta dos anos 70, quando então se revezava com Peter no atendimento aos navios e demais assuntos ligados à Empresa. Na opinião de Frank, Richard – por não ter filhos – era o mais “bonachão” dos irmãos, o que desfrutava melhor a vida – era o *bon vivant*, no bom sentido da palavra.

Possuía uma pequena moto Honda 70cc – “a setentinha” –, na qual se locomovia da sua casa até os clubes náuticos Veleiros e Jangadeiros. Manteve por muitos anos as lanchas “Londrina”, herdada do Cecil, e depois a lancha “Carambola”, na qual era visto andando e se divertindo no rio Guaíba. Um dia, ao voltar para casa, sua esposa disse: “Richard, viste aquela fumaça saindo d’água junto à Vila Assunção?”, “Sim”, disse Richard, “foi a Carambola que pegou fogo, fui resgatado pelo pessoal do Jangadeiros; ela afundou” e continuou fumando seu inseparável cachimbo. Foi Richard também que introduziu os computadores na empresa.

Frank afirma que Richard comprou um dos primeiros modelos de computador da Apple – mas parecia uma pequena televisão de tela verde em cima de uma caixa mal montada. Monocromática e cheia de *slopy discs*⁴⁵ a geringonça eletrônica levava cerca de quinze minutos para estar apta a produzir alguma coisa – planilha eletrônica Lotus 123⁴⁶ ou o processador de texto wordstar.⁴⁷

Frank descreve os tios Richard e Clodagh como extremamente ligados e que os mesmos viviam um para o outro – na realidade se “bastavam”. Ela com seus afazeres domésticos (uma excelente *host*⁴⁸) e ele com suas geringonças eletrônicas (tinha um pequeno rádio ao lado do sofá que podia escutar os pilotos conversando com a torre de controle do Salgado Filho) e sua pequena televisão, na qual assistia a seus programas favoritos.

⁴⁵ Processamento lento.

⁴⁶ Planilha de cálculos produzida pela IBM em 1978.

⁴⁷ Sistema operacional criado em 1978 pela IBM. Era um programa simples e utilizado através do teclado.

⁴⁸ Era uma excelente anfitriã.

Richard Alan gostava também de Punta del Este, a ponto de ter comprado lá dois apartamentos, o primeiro relativamente pequeno, no “auge” da era dos Tupamaros,⁴⁹ o qual pagou a bagatela de U\$ 13 mil, e o segundo uma bela cobertura junto a Playa Brava, em frente ao navio afundado, que ainda hoje é da família. Faleceu repentinamente, subindo as escadas da cozinha vindo da garagem. Tinha recém-chegado da farmácia. Reclamava de uma indisposição estomacal – na verdade o início de um enfarte fulminante. Foi enterrado como faleceu, de bermuda, chinelos e uma camisa social – sua roupa favorita nos fins de semana.

3.2 BASIL HARLEY LAWSON: *MINHA VIDA NA CRANSTON WOODHEAD (1922-1985)*

As memórias escritas por Basil H. Lawson abrangem o maior período da história da empresa Cranston Woodhead & Co. Nesse sentido, “a memória, onde nasce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir o presente e o futuro” (LE GOFF, 1996, p. 477). Basil trabalhou quase 70 anos na Empresa, o que demonstra uma das características na empresa familiar, que é a forte valorização da confiança e expectativa de alta fidelidade, “tempo de casa” do funcionário e nível de dedicação à empresa (GONÇALVES, 2000 apud TOMPSITTI; FREIRES, 2006).

Basil foi o responsável por escrever a história da Empresa desde seu início, deixando uma memorável lembrança a todos os familiares e aos que se interessarem pela história dessa empresa familiar, que já perdura por mais de 90 anos. A lembrança, portanto, é em larga medida, “uma reconstrução do passado com a ajuda de dados emprestados do presente, além disso, preparada por outras reconstruções feitas em épocas anteriores e de onde a imagem de outrora, manifestou-se já bem alterada” (HALBWACHS, 2004, p. 75-6).

De caráter memorialístico e autobiográfico, a obra *Minha vida na Cranston Woodhead*, escrita por Basil, consistia em atestar a veracidade sobre os fatos que estava descrevendo, pois, além de escrever, também era testemunha da realidade que apresentava. Assim, a referência às suas memórias e à sua vivência, presente na sua narrativa, é uma marca forte de enunciação que legitima a veracidade do seu relato: eu vi, eu vivi, logo, eu escrevo o que realmente aconteceu (HARTOG, 1999 apud MAGALHÃES, 2007, p. 5).

Sobre a vida pessoal de Basil Harvey Lawson existe pouca coisa escrita: uma autobiografia escrita em inglês, notícias em jornais pertencentes ao acervo familiar e as lembranças de alguns momentos relativos à sua vida, que aparecem na obra sobre a Empresa.

⁴⁹ Movimento de Liberação Nacional – Tupamaros (MLN-T), ou simplesmente Tupamaros, foi uma organização de guerrilha urbana uruguaia, que operou nas décadas de 1960 e 1970, durante a ditadura civil-militar no Uruguai (1973-1985).

Esses documentos dão conta de que ele nasceu em 1912, na cidade de Rio Grande, filho de Edward Eufrásio Lawson e Gertrude Mary Lawson, e faleceu em 2006, em Porto Alegre. Seu acervo pessoal informa que descende de uma família de comerciantes ingleses,⁵⁰ pioneira no Balneário Cassino, e de nobres portugueses.⁵¹

Figura 17 - Basil Harvey Lawson.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

Foi funcionário e sócio da agência de navegação Cranston Woodhead & Co., Empresa a qual dedicou sua vida inteira de trabalho. Em função de suas ocupações na empresa C. Woodhead residiu em Porto Alegre e Rio Grande, onde teve uma vida social e profissional intensa. Com a autorização dos presidentes da República do Brasil foi nomeado para exercer os cargos de: Vice-Cônsul e Cônsul Honorário da Dinamarca, da Escócia, da Suécia e da Grã-Bretanha.⁵² Integrou associações e clubes em Rio Grande e Porto Alegre. Realizou várias viagens internacionais para a Europa, onde conciliava passeios com relações comerciais.

Autodidata, Basil dominava a escrita e a retórica. Comunicava-se em vários idiomas, com domínio na língua inglesa. Possuía uma vasta biblioteca, com predomínio de autores ingleses. Incentivador da cultura inglesa, Basil prefaciou *Ingleses no Rio Grande do Sul*, obra de autoria de Riopardense de Macedo, publicada em 1975. Possuidor de vasto acervo de

⁵⁰ Lawson, Son & Cia importadores, exportadores e agentes bancários, de propriedade do Sr. George W. Lawson. Fonte: Portifólio da empresa pertencente ao acervo de Sylvia Lawson e *Jornal do Cassino*. Rio Grande, 19 de julho de 2000, p. 5.

⁵¹ Barão e Visconde de São José do Norte, Eufrásio Lopes de Araújo.

⁵² Fonte: documentos relativos às nomeações, tanto no exterior como no Brasil, integram o acervo particular da família, em posse de Sylvia Lawson, residente na cidade de Porto Alegre.

imagens e documentos referentes à família Lawson, que hoje estão sob os cuidados de sua filha Sylvia, realizava exposições dos mesmos nos encontros familiares, a fim de manter viva na memória a história das origens da família.

Basil relata que começou a trabalhar na empresa Cranston Woodhead & Co. aos 13 anos de idade, em maio de 1925, na cidade de Rio Grande, quando deixou a Western Telegraph Co., após quatro meses de trabalho. De origem inglesa, falava fluentemente o inglês. Quando entrou, seu tio, Arthur Lawson,⁵³ já tomava conta da estiva para a Cranston Woodhead & Co., como empreiteiro independente. Seu tio conhecia o trabalho no cais e sua experiência com barcos foi de grande valia a Cecil, que no início da empresa ainda não tinha conhecimento sobre as operações relativas ao transporte marítimo, já que sua formação básica era em contabilidade.

Lembra que inicialmente exercia as funções de mensageiro e apoiava outras atividades, como a de encarregado do P.O. Livro de Selos (que raramente conseguia avaliá-lo na primeira tentativa), também buscava e levava correspondência, manuseava a copiadora, o duplicador e mais tarde o mimeógrafo. Fazia tradução das listas de lavanderia dos navios e escoltava membros da tripulação dos navios para irem ao médico ou dentista.

Basil escreve que o andamento da Empresa dependia exclusivamente da agilidade na comunicação, e, conforme se verifica, necessitava de um maquinário sempre atualizado na realidade tecnológica. A tecnologia pode ser entendida como um conjunto de artefatos, comportamentos e conhecimentos empregados na transformação e utilização do mundo material (INGOLD, 1988 apud ARAVANIS, 2010, p. 174). Ou seja, tecnologia envolve a ação humana e a máquina em conjunto para a realização de uma tarefa específica.

Assim, lembra que foi aprendendo as tarefas mais difíceis e assumindo maiores compromissos. Apesar da diferença de idade, ficou muito amigo de Cecil e conquistou sua total confiança na Empresa. Ele incorporou os valores da família e os valores que os membros da família proporcionam aos empregados, um sentimento de pertencimento à família, comprometimento e identificação (ANTONACCIO, 2007, f. 30).

Basil lembra que em 1933, aos 21 anos de idade, foi convidado por Cecil para ser responsável pela filial em Porto Alegre, tendo em vista os problemas que surgiram com o Instituto da Banha. O seu comprometimento com a Empresa também pode ser constatado antes da viagem de Cecil para a Inglaterra, na década de 1940, quando este tomou uma decisão importante para a Empresa e o chamou para uma reunião em Porto Alegre. O motivo

⁵³ Nascido em 1880, ajudou a difundir o jogo de bola (futebol) entre os meninos da sua época, o que culminou na fundação do Sport Club Rio Grande em 1900 (MACEDO, 1975, p. 106).

da reunião era tratar sobre a questão de sua substituição em Porto Alegre. Basil descreve abaixo a situação vivida por ele, denotando um aspecto inerente à empresa familiar, que é a valorização dos funcionários antigos, especialmente aqueles que começam com o fundador (ANTONACCIO, 2007, f. 24).

Como em poucos dias Cecil estaria indo para o Reino Unido, em uma merecida licença (ele não ia para “casa” desde 1935), antes de partir ele queria se assegurar de minha lealdade. Naturalmente, eu refletia sobre a possibilidade de ser confrontado com tal questão, e por analisar meus verdadeiros sentimentos eu concluí que minha conexão com a Empresa era muito forte para agir diferente disso, e além disso, apesar de uma ocasional frieza da parte de Cecil, uma verdadeira amizade havia crescido entre nós, eu prontamente me comprometi com a minha lealdade (BASIL, 1985, p. 77).

Basil escreve que durante os oito anos que passou na filial em Porto Alegre consolidou posição de destaque, tanto socialmente quanto comercialmente, sendo eleito membro do Country Club⁵⁴ e do conselho da Associação Comercial de Porto Alegre, presidente do British Club⁵⁵ em 1940, que envolveu a aquisição da sua atual sede, localizada na Avenida Carlos Gomes, sob difíceis circunstâncias, conforme noticia o *Correio do Povo*, por ocasião da comemoração dos 60 anos de fundação do British Club.

⁵⁴ Fundado em 30 de maio de 1930, o Porto Alegre Country Club reúne um grupo selecionado de associados que têm em comum a paixão pelo golfe. Entre os sócios-fundadores estão Joseph E. L. Millender, Carlos Sylla, Álvaro Gonçalves Soares, A. D. MacDonald, A. S. Cliff, Antônio Jacob Renner, José Bertaso, Pelegrin Figueras, Fábio Netto, Ernesto J. Aldeworth, Victor Adalberto Kessler, Hermano Franco Machado, Luiz Guerra Blessman, Carlos Hofmeister e Arthur D. Sharpus. Com a cancha pronta, no dia 3 de janeiro de 1932, o Porto Alegre Country Club foi inaugurado com um torneio de golfe e um churrasco. À época, por reunir norte-americanos e ingleses entre seus sócios, o Country ficou conhecido como “Clube dos Ingleses”. Os vários churrascos e festas de São João realizados desde o início eram, entre outras coisas, uma forma de aliar o perfil de clube estrangeiro às tradições locais. Disponível em: <<http://www.pacc.com.br/institucional.php?I=6>>. Acesso em: 24 nov. 2012.

⁵⁵ Em 1921 um grupo de membros da colônia britânica residente em Porto Alegre iniciou o movimento para a criação de um clube de tênis. Um ano após foi eleita a primeira diretoria e aprovado o nome da sociedade, que foi The British Club. Em 1923 foi elaborado o estatuto e registrado em cartório, oficializando assim a fundação do clube. A construção da sede juntamente com a constituição de capital inicial deu-se através de contribuições financeiras de bancos ingleses, empresários e membros da colônia. A primeira sede localizava-se na Rua Larga (hoje Domingos Crescêncio), próximo ao entroncamento da Rua Azenha com a então estrada do Mato Grosso (atual Bento Gonçalves). A inauguração ocorreu com um baile prestigiado pelos 40 sócios-fundadores e suas famílias e na ocasião já estavam em pleno funcionamento as duas canchas de tênis. Fonte: *Correio do Povo*. Caderno Especial de 29 de maio de 1983.

Figura 18 - The British Club.



Fonte: *Correio do Povo*. Caderno Especial de 29 de maio de 1983.

Basil conta, em entrevista ao jornal *Correio do Povo*, sobre alguns aspectos do Clube quando ingressou como sócio em 1933. Lembra, por exemplo, que até a data que entrou como sócio a vida associativa mantinha-se nos padrões britânicos, descrevendo assim a sede e as atividades do Clube:

O seu pavilhão de madeira, pintado de verde, com as aberturas realçadas em branco lembravam os clubes de tênis da época espalhados pelo interior da Inglaterra. [...] As atividades limitavam-se aos fins de semana, sendo que os homens ocupavam as quadras de tênis nos sábados à tarde. O ponto alto era a reunião para o chá aos domingos à tarde e no final do dia os homens se reuniam no bar onde não era permitida a presença feminina. Além do tênis havia os que jogavam bridge em uma peça envidraçada, havia também uma biblioteca com espaço para leitura (*Correio do Povo*. Caderno Especial de 29 de maio de 1983).

Dando continuidade à sua atuação na Cranston Woodhead & Co., Basil narra que se tornou uma espécie de administrador dos negócios da Empresa, sendo que o administrador se limita a gerir uma atividade já em curso. Houve um estreitamento das relações de confiança no trabalho favorecido pela amizade dele com Cecil C. Woodhead, o que possibilitou ligações políticas e inserção e ascensão social, pois a amizade porta um conteúdo social. Portanto, pode-se dizer que

[...] Por meio da amizade, os indivíduos podem reconhecer as diferenças, aprendem a se situar, afiliar-se, a negociar seu lugar na sociedade. As relações pessoais constituem um intermediário entre o indivíduo e a sociedade. A amizade constrói

pontos de ligação entre grupos sociais. Ela contém tudo que podemos qualificar como vínculo social (BIDARD, 1997 apud CLEMENTE, 2009, p. 09).

Outro episódio que marcou sua vida foi quando se casou com a carioca Flora, em 28 de fevereiro de 1942, e foram residir em Rio Grande. Ele recorda que a cerimônia aconteceu na casa do seu tio no Balneário Cassino, onde Flora já estava hospedada junto com a irmã. Cinco anos depois nasceu sua filha Sylvia, na mesma época em que ele fez uma cirurgia de apêndice. Basil conta que retornou ao trabalho mesmo não estando bem recuperado. Contudo ressalta por carta que precisava de um descanso, pois estava sentindo muita pressão no trabalho:

De uma forma ou de outra, eu estava sob pressão por muitos anos, não tendo férias apropriadas desde 1944 – mesmo assim essas não foram muito longas. No início de outubro eu escrevi para Cecil dizendo: “Eu pretendo ir para Porto Alegre em algum momento no final dessa semana com Denis. Uma dor no meu lado esquerdo na região do coração está me incomodando de vez em quando. Érico (o médico) disse que minha pressão está boa etc., mas devido a reincidência da dor, Érico acredita que é melhor ver (Dr. Thomaz) Mariante e fazer um eletro-cardiograma”. A visita ao Dr. Mariante agravou meu estado de nervos. Embora ele me achasse clinicamente bem, o resultado do eletro-cardiograma (feito na Santa Casa) não o agradou, então ele me ordenou que eu parasse de fumar e recomendou que eu deveria praticar algum esporte e também receitou medicamentos (LAWSON, 1985. f. 111).

Quando retornou a Rio Grande fez contato com Cecil para combinar sobre seu período de férias. Lembra que, em 1947, pegou Flora e as duas crianças e embarcou num pequeno e curioso “cruzeiro” que navegava pelas águas entre Rio Grande e Porto Alegre duas ou três vezes por semana. De Porto Alegre subiu a serra em direção a Gramado, ainda um simples e vazio local, no qual Flora e ele passaram a maior parte de sua lua de mel. Lembra que mesmo estando em férias seu tremor noturno persistiu e então decidiu consultar um médico, o Dr. Nelz, que, depois de examiná-lo, concluiu que estava à beira de um colapso nervoso.

Recorda também que o ano de 1950 foi um bom ano em geral: a Empresa lucrou bem e a Cranwood SA também; ele recebera uma gratificação para celebrar o Jubileu de Prata – 25 anos de trabalho com a Empresa – que naquela fase parecia ser um grande sinal de conquista. Para marcar a ocasião Basil convidou a equipe de Rio Grande e suas famílias para participarem de um “churrasco” a céu aberto, que aconteceu em Caiubá, então a “estância” do irmão Denis, na região do Taim. Escreve que independente da comida – e dos inevitáveis discursos – houve acontecimentos tipicamente de “gaúcho”, tais como montar a cavalo e marcar o gado. O evento foi assim registrado pelo jornal *Gazeta da Tarde* de Rio Grande, de 03 de maio de 1950:

Pela manhã naquele dia, rumaram para o referido local diversos automóveis e camionetes da prefeitura municipal, conduzindo numeroso grupo de convidados, os quais se faziam acompanhar de pessoas. [...] Fazendo um apanhado retrospectivo de sua carreira na vida do comércio, o Sr. Basil Lawson prendeu a atenção dos presentes com um bem elaborado relato de suas atividades na firma (GAZETA DA TARDE, 1950, f. 1).

Basil recebeu proposta de Cecil e retornou a Porto Alegre para ficar encarregado da filial da capital. Conta que vendeu sua casa em Rio Grande e comprou outra na Rua Dona Laura: “nossos móveis e pertences foram confiados à empresa Tom Mix. [...] por sorte não choveu, mas com as ainda primitivas estradas de terra, a sujeira acumulada foi algo que tinha que se ver para acreditar” (LAWSON, 1985, f. 136). Seu momento de partida foi narrado nostalgicamente:

Em 1952, deixei Rio Grande pela segunda vez – não sem um toque de tristeza para encobrir minha alegria natural. Para trás permaneciam dez anos de minha vida. Durante este período eu tive momentos de muita felicidade, de profunda tristeza e também de completa exaustão: eu casei e meus dois filhos nasceram; minha querida mãe de repente foi tirada de mim, deixando um grande vazio; e eu experienciei efeitos altamente perturbadores de um colapso. Materialmente, houve ganhos estimulantes, pelo fato de eu entrar na sociedade e adquirir uma casa própria. Agora eu havia chegado aos meus quarenta anos – uma longa distância de fato dos treze anos que eu tinha quando comecei com a Empresa (LAWSON, 1985, f. 136).

Basil também participava de eventos relacionados à cultura, e não media esforços para colaborar na realização dos mesmos. Lembra que quando o governo do Estado instituiu o Biênio da Imigração e Colonização (1974/1975), ele era Cônsul Britânico Honorário e coordenou a participação britânica. Segundo Basil, a finalidade original do evento era marcar o 150º e o 100º aniversário da imigração alemã e italiana, respectivamente. Contudo, a organização do evento deu-se da diversidade de etnias e as celebrações também se estenderam para a maioria dos outros grupos. Ele recorda que, no intuito de aumentar a colaboração, listou a participação de ao menos um descendente britânico notável. Financiou a vinda de navio de Charles Tweedie, juiz de Direito que, apesar de ter vindo, recusou-se a participar da celebração.

Na véspera da aposentadoria, Basil foi incumbido de escrever a história da Empresa, pois ele a conhecia melhor do que ninguém, já que trabalhara nela durante grande parte de sua vida. Para efetuar a tarefa, utilizou, além da memória, documentos relativos à Empresa. Desse modo, evoca-se novamente a questão do indício, do rastro, da pista. Para Ginzburg, a própria ideia de narração (contar uma história, descrever situações e comportamentos), distinta de outras formas de expressão, como o sortilégio, o exconjuuro ou a invocação, nasceu numa

sociedade de caçadores, a partir da experiência da decifração das pistas (GINZBURG, 1990, p. 150).

Quando discorre sobre seu desligamento da Empresa, Basil não esconde sua nostalgia:

Claramente meu tempo está acabando. Como o mais velho, por muitos anos da Diretoria, eu devo parar e dar espaço para pessoas mais jovens, mas eu hesitei, com medo de, colocando cruelmente, cortar o cordão umbelical. Finalmente, não sem um empurrãozinho de meus colegas, em 3 de maio de 1980, tendo completado 55 anos de ligação com a Empresa, eu formalmente rescindi da Diretoria e temporariamente me reverti à posição de mero empregado, o que era necessário para eu me enquadrar para uma indenização (uma forma de pensão), e em 14 de novembro, do mesmo ano, minha aposentadoria entrou em vigor. [...] Sangues novos existiam e foram subsequentemente colocados na Diretoria, e com isto veio uma renovada força, ideias frescas e objetivos, junto com a introdução de sistemas modernos e eficientes, tudo, contribuindo para uma saudável e bem sucedida estrutura de negócios. [...] Em toda essa reorganização, renovação e reposicionamentos eu, obviamente, não tive papel ou influência, mas eu aplaudo e elogio todos aqueles que por trabalho duro, planejamento inteligente, iniciativa e competência, souberam como aproveitar as circunstâncias que estavam mudando, que surgiam principalmente dos grandes avanços feitos no comércio de exportações, e que ao fazê-lo levantaram a Empresa e tudo que ela representa para um plano cada vez mais elevado (LAWSON, 1985, f. 251).

Entre as marcas de enunciação inseridas pelo autor, juntamente com suas experiências e memória, pode-se encontrar na narrativa a sua saudade, que motivará outras narrativas autoreferenciais (MAGALHÃES, 2007, p. 6).

Nestas palavras há um tom de desilusão em relação ao porvir, com o fato de não haver mais sonhos para ele. Parece que seu horizonte de expectativas havia se perdido [...]. O voltar-se para o passado pode ser entendido como a vivência de um luto pela perda de um objeto desejado, sendo o passado acionado como forma de substituir o alvo do desejo e ressignificar a realidade que se apresentava (MAGALHÃES, 2007, p. 9).

Para Basil, a importância do registro residia no fato de evitar o esquecimento, trazendo ao conhecimento público aquilo que os ingleses e seus descendentes aqui realizaram. Basil entregou seu livro, com 360 páginas (tamanho ofício) datilografadas, em 1985, no qual narra, além dos fatos históricos e empresariais, utilizando cartas trocadas entre ele e Cecil, outras peculiaridades dessa empresa familiar.

3.3 PETER DOUGLAS: *PARA QUE ELES NÃO ESQUEÇAM – 50 ANOS COM A CRANSTON WOODHEAD (1943-1992)*

Peter Douglas C. Woodhead, filho de Cecil, complementou a história da família à medida que deu continuidade ao relato de Basil, iniciado em 1922. Sua narrativa inicia em

1943, quando começa a trabalhar na Empresa, e encerra em 1992. Segundo ele, algumas histórias serão as mesmas, mas vistas sob um ângulo diferente (WOODHEAD, 1992, f. 3), isso porque mesmo o indivíduo que se empenha em reconstituir e reorganizar suas lembranças irá inevitavelmente recorrer às lembranças de outros, e não apenas olhar para dentro de si mesmo, em conexão com um processo meramente fisiológico de reviver mentalmente fatos já vivenciados (BARROS, 2009, p. 44).

Figura 19 - Peter Douglas Cranston Woodhead.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

Frank informou em seu depoimento que Peter C. Woodhead nasceu em Rio Grande no dia 06 de abril de 1926, sendo o segundo filho de Cecil C. Woodhead e Katherine Muriel C. Woodhead. Peter foi a Buenos Aires estudar no St. George's College – uma das mais renomadas escolas inglesas daquele país entre 1934 e 1942. Era comum naquela época, segundo ele, ir de carro ao Uruguai via Praia do Cassino (a mais longa praia contínua do mundo) e depois seguir por estradas rudimentares até atingir Montevideú e de lá cruzava o Rio da Prata de navio. Outra opção era ir de navio utilizando um serviço regular entre Porto Alegre/Rio Grande e Buenos Aires.

Peter também quis seguir os passos do irmão mais velho ao se formar, em 1942, como voluntário na Segunda Guerra Mundial, mas, como seu irmão já estava na guerra, foi “persuadido” – na verdade proibido – pelos seus pais de ir. Ao completar 18 anos fez o “tiro de guerra” em Rio Grande, equivalente hoje ao “serviço militar”. Sobre essa época Peter narra a seguinte passagem:

[...] em 1944, fui convocado a fazer o serviço militar, que era realizado à noite, das 20h às 24h, e consistia principalmente em treino físico, marcha, manejo de armas etc. Aos sábados isso era feito das 8h até o anoitecer. Cada um tinha que providenciar seu próprio uniforme, botas, *legging* e capacete (feito de *cardboard*). Tinha uma estreita tira branca sobre o colarinho da túnica para diferenciar aqueles que pertenciam ao Tiro. [...] Nosso grupo de camaradas, todos com idade entre 18 e 19 anos, éramos subordinados a três sargentos do exército, um dos quais, após a guerra, tornou-se empregado de nossa Empresa. Esta experiência, que durou 12 meses, certamente não me machucou, e provavelmente me trouxe boas coisas (WOODHEAD, 1992, f. 4).

Nessa época Peter possuía uma motocicleta Norton de 200cc, o que acabou lhe trazendo alguns benefícios junto aos seus comandantes mais imediatos, além de poder ir para casa com mais rapidez. Ele iniciou sua carreira profissional na empresa familiar em 1943 e se tornou um dos maiores especialistas em navegação marítima brasileira.

Frank conta que Peter casou-se com Marion Feddersen em 1948 – cuja família, de origem alemã, também estava estabelecida em Rio Grande, onde vivia numa enorme chácara, local que hoje abriga o famoso “pórtico” da cidade. Na lua de mel, foram para Punta del Este de carro – uma verdadeira aventura na época, segundo Frank. Tiveram dois filhos: Frank Edward, nascido em 19 de abril de 1949, e Margareth (mais conhecida por Margie), que nasceu em 2 de outubro de 1951.

Figura 20 - Cecil e Katherine Woodhead com os filhos Peter⁵⁶ e Aileen – 1943/1944.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

⁵⁶ Peter está sentado na motocicleta Norton de 200cc.

Frank lembra que nos anos de 1950 o casal foi duas vezes à Europa – uma em 1954, quando Peter foi fazer um estágio na empresa de navegação Koninkluge Holand Lloyd, em Amsterdam, e outra em 1957 numa “pequena” viagem de férias de seis meses. Além dos filhos, que ficaram com os avós na Inglaterra, levaram o carro Austin A90 com bancos conversíveis para se locomoverem pela Europa. Sobre a viagem, Peter relata com minúcia suas impressões e sua decepção ao conhecer o país onde nasceram seus antepassados:

Eu devo confessar uma pequena decepção sobre Londres, depois de ter ouvido falar em “casa” por 24 anos não era nada como eu esperava. Londres era muito pobre (o Palácio de Buckingham era negro) e o padrão de hotéis era muito pobre. Quartos com banheiros privados eram definitivamente a exceção e nenhuma comida era boa. Em Windsor nos hospedamos no Hotel Old House, construído por Christopher Wren como sua própria casa, mas toda a viagem foi um pouco decepcionante e o jovem Frank, então com 18 meses de idade, não tornou as coisas mais fáceis, pois ele não podia ficar sozinho ou desacompanhado por um único momento, em especial a bordo do “ANDES” quando fomos obrigados a ajustar os “relógios” 2 horas para cuidar dele. No entanto, enquanto eu empurrava Frank em seu carrinho de bebê através de Windsor Park ouvi e vi pela primeira vez o primeiro avião a jato, um Meteor, eu acho. Cecil e Katherine C. Woodhead, que patrocinaram a viagem, nos mostraram os pontos turísticos. Fomos ao teatro duas ou três vezes, mas acredito que eles também ficaram desapontados (talvez com a nossa decepção) e eu, por exemplo, fiquei muito contente em retornar ao Brasil em janeiro de 1951 (WOODHEAD, 1992, f. 13).

Frank lembra que logo após o casamento o casal veio residir em Porto Alegre: moraram numa casa alugada no topo da Cristovão Colombo enquanto esperavam a conclusão da obra de sua casa na Vila Conceição. Recorda que socialmente foram bastante ativos, participavam do British Club e do Country Club – pois ambos foram jogadores eventuais de golfe. Também recebiam, com frequência em sua casa, amigos e convidados ligados aos negócios. Segundo Frank Marion, a esposa de Peter era uma excelente *hostess*⁵⁷ e se esmerava na “arte de receber”.

Sua grande paixão, segundo Frank, foram os carros. Adquiriu vários modelos, desde os antigos Adlers, passando pelos Austin (o A90 branco conversível com assentos de couro vermelho, esse encomendado direto da fábrica, na Inglaterra), o Simca, Volkswagens, inclusive o Karmann Ghia e SP2, terminando com um enorme Ford Landau – seu último “banheirão” (como os filhos chamavam).

Seu grande *hobby* era a música e os aparelhos de som – mantinha moderno seu arsenal de equipamentos sonoros incluindo equipamentos da B&O.⁵⁸ Os artistas mais apreciados por

⁵⁷ Anfitriã

⁵⁸ Empresa dinamarquesa fundada em 1925 por Peter Bang e Svend Olufsen para produzir equipamentos de gravação e reprodução áudio. A *Bang & Olufsen*, conhecida por sua excelência em tecnologia e *design* no

Peter foram Tommy Dorsey, Benny Goodman, Glenn Miller, Frank Sinatra e Nat King Cole. Ao falecer, em 1993, Peter detinha nada menos do que 48 aparelhos de som, incluindo na época a novidade absoluta: os MiniDiscs. A paixão de Peter pela música de seus ídolos pode ser constatada na cópia da correspondência abaixo, na qual ele encomenda para o capitão de um navio alguns discos – no período em que eram impostas restrições às importações.

Figura 21 - Correspondência de Peter C. Woodhead para o Capitão Orstadius.

PORTO ALEGRE, 29th December 1949.-

Dear Captain Orstadius,

Once again, here I am to worry you with a small favour....

Could our Ship Chandler friends buy me the following RCA Victor 45 RPM records:

Album No. WP-156	"A COLE PORTER REVIEW" played by David Rose & Orchestra.	2.00
Album No. WP-183	"FROM DATE" played by Glenn Miller's Orchestra conducted by Tex Beneke.	0.50
Album No. WP-217	"THEME SONGS"	2.75
Album No. WDM-1020	"NUTCRACKER SUITE" (Tschaikowski) played by Philadelphia Orchestra.	5.50
Album No. WDM-1039	"SYMPHONY No.8 IN B MINOR" (Schubert) 'Unfinished Symphony' played by Boston Symphony Orchestra.	1.00

Would it be in order to effect payment as last time. That is, give you a cheque in dollars ?

Here's wishing you and your family a very happy & prosperous New Year.

Yours faithfully,
Peter Woodhead

PETER WOODHEAD
Porto Alegre, Brazil.

Fonte: Siegmann (2013).

Figura 22 - Correspondências de Peter C. Woodhead para Montgomery Ward.

PORTO ALEGRE, September 13th, 1949.-

Messrs.
Montgomery Ward,
Chicago, Illinois.

Dear Sirs,

I would be most grateful to receive a list of some of the records you have for sale, which I could buy through friends resident in Chicago.

I am most interested in the new LP records, and should you have some of these in stock, I would indeed, like to receive a list.

Yours faithfully,
Peter Woodhead

PETER WOODHEAD,
Caixa Postal 500,
Porto Alegre, R.G.do Sul - BRAZIL

Fonte: Siegmann (2013).

Em 1965, Peter foi nomeado Cônsul da Noruega no Rio Grande do Sul, antecipando os trabalhos para a futura instalação da fábrica de celulose Borregaard⁵⁹ em Guaíba, no Rio Grande do Sul, da qual ele se tornou seu diretor, atuando como representante de um dos principais sócios da fábrica. Em 1970, Peter assumiu também como Cônsul Interino da Dinamarca. Em 1975, Peter foi condecorado pelo rei Olavo V da Noruega com o título de “Cavaleiro 1º Classe”, em cerimônia íntima realizada na sua casa, que contou com a presença da princesa Ragnihld, filha mais velha do rei Olavo V, que era casada com o empresário norueguês Erling Lorentzen, residente no Rio de Janeiro.

Figura 23 - Companhia de Celulose Borregaard.



Fonte: Movimento Ecológico Gaúcho.

Frank encerra seu depoimento dizendo que Peter faleceu um ano após escrever sua obra memorialista, *Para que eles não esqueçam*, em decorrência de enfarte, aos 67 anos de idade, enquanto escutava música no escritório da Empresa, que na ocasião operava na Av. Ipiranga.

⁵⁹ A Cia de Celulose Borregaard era uma empresa de capital norueguês que se instalou na cidade de Guaíba, nas proc. Era uma das fábricas mais evoluídas tecnologicamente para a produção de celulose kraft de eucalipto e operava no Brasil voltada ao mercado externo. Disponível em: <<http://poavive.files.wordpress.com/2011/04/borregaard-lilium-dreyer.pdf>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

4 A EMPRESA CRANSTON WOODHEAD NO RIO GRANDE DO SUL

4.1 HISTÓRIA DA FAMÍLIA CRANSTON WOODHEAD

A família desempenha papel fundamental não só na relação com seus membros enquanto “lócus” de afiliação e/ou de reafiliação social dos mesmos, mas também na relação com o Estado, na perspectiva de instituição social decisiva ao desenvolvimento do processo de integração/inclusão social de seus membros (SIMIONATO; OLIVEIRA, 2003).

Antes de iniciar o relato sobre a família Cranston Woodhead é de fundamental importância para a compreensão uma abordagem sobre o conceito de entidade familiar. Historicamente, as culturas grega e romana traduzem com bastante severidade a forma de organização da família monogâmica. Esta forma foi a primeira que não se baseou em condições naturais, mas econômicas, e representou concretamente o triunfo da propriedade privada sobre a propriedade comum primitiva, originada espontaneamente (ENGELS, 1979, p. 182).

A família é uma sociedade natural formada por indivíduos, unidos por laço de sangue ou de afinidade. Os laços de sangue resultam da descendência. Os de afinidade se dão com a entrada dos cônjuges e seus parentes, que se agregam à entidade familiar pelo casamento. Através dessa relação é que se desenvolve a cultura familiar, definida por Elsen (2002, p. 11-24) como um conjunto próprio de símbolos, significados, saberes e práticas que ocorrem a partir das relações internas e externas à família, e que determina seu modo de funcionamento interno e a maneira como a família desenvolve suas experiências e interações com o mundo externo.

A família Cranston Woodhead é originária de York Shire, maior condado histórico da Inglaterra, de formação religiosa Quaker⁶⁰ (o que restringia suas atividades a professores e comerciantes na sociedade inglesa). Cranston, um membro Quaker, professor, cujo nome não se conhece completamente – apenas pelo sobrenome Cranston Woodhead que era um

⁶⁰ Quakers são membros da Sociedade Religiosa dos Amigos, uma religião que surgiu como uma nova alternativa cristã de fé, na Inglaterra, durante um período de turbulência religiosa em meados do século XV. Os quakers foram pioneiros na luta contra a escravidão na Grã-Bretanha. Esse grupo religioso puritano, conhecido como Sociedade dos Amigos, engajou-se na luta desde o final do século XVII. Apesar de não haver condenação da escravidão na Bíblia, eles decidiram que sua prática era incompatível com o princípio da igualdade de todos os homens perante Deus. Aliados a outros religiosos, organizaram-se em sociedades abolicionistas, mobilizaram a opinião pública e pressionaram o Parlamento para aprovar medidas contra a escravidão. Em 1807, esses militantes conseguiram sua primeira grande vitória quando o Parlamento decretou o fim do tráfico de escravos (CARVALHO, 2008). Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/capa/em-nome-de-deus>>. Acesso em: 16 dez. 2012.

“aventureiro” –, havia deixado sua casa, colégio, esposa e seus três filhos à procura do que ele chamava de “liberdade”, viajando pelo mundo (WOODHEAD, s/d, f. 1).

Figura 24 - Mapa de Yorkshire.



Fonte: Revista *Movin Up*.

Depois de vários anos sem notícias, durante os quais seu filho Joseph já havia deixado o colégio e fazia pequenos serviços para ajudar sua mãe Mary Esthill Wright Woodhead, Cranston reapareceu sem ter encontrado sua “liberdade”. Viajara por lugares que ninguém tinha ouvido falar. Voltara para convencer seu filho mais velho Joseph a acompanhá-lo, pretendia mostrar para ele as maravilhas deste mundo. Assim fez, deixando o segundo filho Harold (com idade para ajudar a mãe) e partiram, em 1890, sem que Joseph soubesse para onde iriam (WOODHEAD, s/d, f. 1)

Só quando estavam em alto-mar o pai lhe disse que o destino seria “um tal” de Brasil. Não foi uma viagem fácil – o mar estava muito “revolto” durante a travessia – mas a visão da entrada da Barra do Rio de Janeiro mudou para sempre o jovem Joseph Cranston Woodhead, de 18 anos. Ele ficou encantado com o Brasil e os brasileiros, paixão que repassou para todos seus descendentes. Numa das excursões ao local que hoje se chama Praia de Ipanema (naquela época abrigava apenas chácaras e fazendas dos homens mais ricos da cidade), Joseph entrou no oceano e quase se afogou. Foi salvo por um casal de jovens ingleses, que o retirou em tempo do mar. Uma amizade nasceu aí, inclusive um deles viria a se tornar o médico, que mais tarde, ajudou Joseph a conseguir seu primeiro emprego e atendeu no nascimento do seu segundo filho e depois da filha (WOODHEAD, s/d, f. 1-2).

Figura 25 - Cranston Woodhead (professor). Figura 26 - Joseph Cranston Woodhead.



Fonte: Acervo Particular de Frank C. Woodhead.

No Rio, pai e filho foram morar em uma pequena pensão. Conheceram o Rio da época: as ruas de madeira; comerciantes chineses com “rabos de cavalo” e suas mãos colocadas nas mangas; comerciantes de seda com cores e detalhes jamais vistos. Tomaram banhos em águas límpidas, e o mais miraculoso de tudo, viram papagaios e borboletas em azul profundo e laranja voando livremente (WOODHEAD, s.d, f. 2). A referida descrição reproduz o cenário típico da mata atlântica, encontrada inclusive na narrativa dos cronistas da época. A narrativa aponta para a existência de uma diversidade cultural, ou seja, o reconhecimento de conteúdos e costumes culturais pré-datados mantidos em um enquadramento cultural relativista que dá origem a noções de multiculturalismo, de intercâmbio cultural ou da cultura da humanidade (BHABHA, 2005, p. 65).

Cranston percebe que seu filho só se interessava pelas belezas naturais do Rio e o abandona numa pensão, deixando um bilhete desejando-lhe sorte: “Querido filho, já que não tens o espírito aventureiro, mas amas este lugar, sugiro que fiques e faça teu próprio caminho. Vou para o Canadá em busca da liberdade. Como ajuda te deixo meu relógio de ouro assim como um guinea (moeda inglesa da época, em ouro). Atenciosamente Pappa” (WOODHEAD, s.d, f. 2).

Joseph, para sobreviver, ministrava aulas de inglês, enquanto aprendia o português. Somente alguns anos mais tarde foi contratado pela empresa Archer & Lucy para vender produtos veterinários, transferindo-se para Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. Mudou-se por volta de 1895. Aqui se juntou à firma Willian Cooper Nephews, também como representante de produtos veterinários, para melhor atender à demanda do sul do país decorrente das

grandes criações de gado das “charqueadas” da campanha (WOODHEAD, s.d, f. 3). Essa passagem nos remete às inferências de Freire, quando ele ressalta que os ingleses vieram aristocratizar cercados ou pastos do sul do Brasil (FREIRE, 1948, p. 57).

Em 1898 casou-se com Elvira Robson e foi residir em Rio Grande. Os filhos Cecil e Edward (Ted), quando chegaram à idade escolar, foram encaminhados à Inglaterra, em 1909, como era tradicional em famílias inglesas. Elvira acompanhou os filhos para as providências necessárias. Depois de tudo organizado ela voltou para o Brasil. Na véspera da Primeira Guerra Mundial, em 1913, Elvira retornou à Inglaterra para encontrar os filhos, que não via há quatro anos, e para encontrar outra escola preparatória para Cecil, que tinha então 14 anos de idade. Ela estava morando numa casinha em Hampstead quando foi surpreendida pela Primeira Guerra Mundial, em 1914, e permaneceu na Inglaterra por cinco anos (WOODHEAD, s.d, f. 6).

Os combates aéreos fizeram Elvira mudar-se para Berkhamstead, cidade onde se localizava a sede da William Cooper. Cecil, com 16 anos, anunciou que iria deixar a escola e arrumar um trabalho para ajudá-los. Durante esse período Joseph visitou sua família pela segunda vez, e foi informado que Cecil estava se juntando ao Exército. Cecil alistou-se, dando idade falsa na artilharia real, então um regimento a cavalo. Elvira, com um filho no Exército, outro na escola, e uma filha pequena, mudou-se novamente, desta vez para Eastbourne, onde residiu até o fim da guerra (WOODHEAD, s.d, f. 6).

Figura 27 - Joseph Cranston Woodhead, sua esposa Elvira (Dolly) e os filhos Cecil, Edward (Ted) e Dóris. Porto Alegre – 1903.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

Em 1919, passada a guerra, Joseph foi à Inglaterra para buscar a família. Retornaram ao Brasil, deixando apenas o filho Edward para concluir os estudos na escola em Somerset. Chegaram ao Rio no final de junho e, a bordo do barco local Ita, rumaram para Porto Alegre. Joseph relata que essa viagem levou exatamente uma semana. Foi uma viagem infestada de baratas e outros insetos, além do pouco apreciado pudim de caramelo (WOODHEAD, s.d, f. 6).

Após a Primeira Guerra, Joseph ainda trabalhava com os Cooper's, tendo como ajudante seu filho Cecil. Joseph começou a se desentender com um empregado da Cooper, que era sobrinho dos donos da firma, localizada em Berkhamstead, na Inglaterra. Ele tinha planos de investir no próprio negócio de agenciamento. Cecil concordou com seu pai e foi trabalhar em Rio Grande. Numa esquina da Rua Riachuelo estabeleceu sua própria agência de cargas, que passou a ser chamada Mala Real Inglesa,⁶¹ visto que a mesma passou a utilizar a linha da Royal Mail para transportar as cargas agenciadas (WOODHEAD, s.d, f. 7).

Em 1921, Joe, como Joseph era chamado, era chamado, se separou da Cooper's,⁶² mas continuou sendo agente deles por muitos anos em Rio Grande. A família Cranston Woodhead inteira foi residir em Rio Grande, no local que era conhecido como "A casa dos gerenciadores telegráficos do oeste". Em 1922, com 22 anos, Cecil casou com Katherine Appelby Muriel (Kitty) e foi residir em Porto Alegre, no Bairro Menino Deus. Cecil e Kitty tiveram três filhos: Richard (1924), Peter (1926) e Aileen (1928) (WOODHEAD, s.d, f. 7).

Figura 28 - Família Cranston Woodhead em 1933: Joseph e Elvira (Dolly), Cecil e Kitty e os filhos Richard, Peter e Ailen.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

⁶¹ A incorporação do nome de Mala Real deve-se ao fato de que os ingleses estavam ligados às viagens de navios a vapores desde 1839. Em geral estavam associados à Mala Real ou Royal Mail (FREIRE, 1948, p. 57).

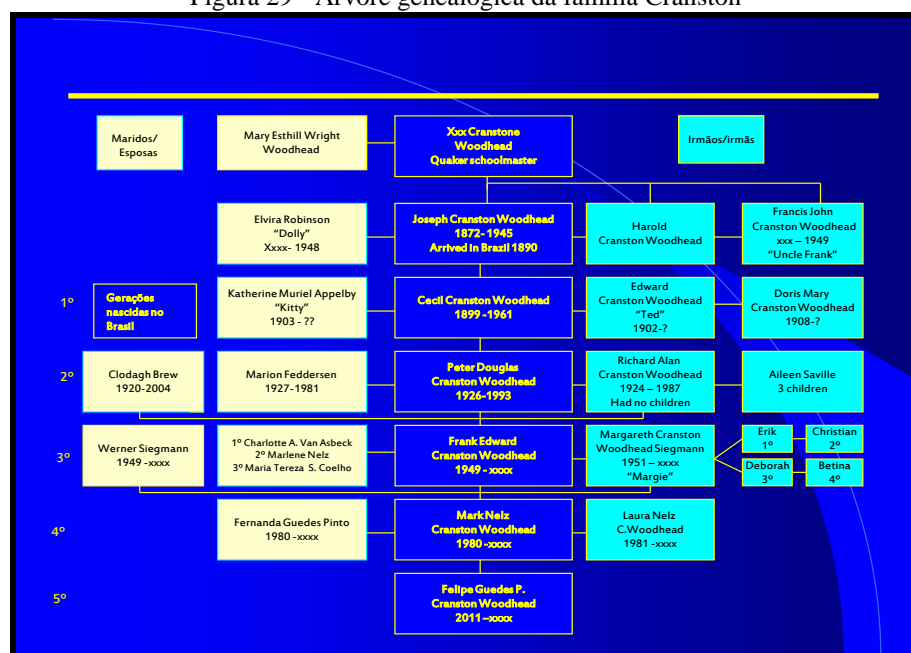
⁶² Sobre a Cooper's ver capítulo 3.2, "História da empresa familiar Cranston Woodhead & Co.(1922-1992)", p. 11.

Entre os anos 1919 e 1922, segundo depoimento de seu neto Frank, Cecil trabalhou na agência marítima de Rex Vivian Wigg, que tinha uma relação familiar com os C.Woodhead: Cecil era primo de 2º grau de Rex pela parte de sua mãe, Elvira Robinson Woodhead, que era filha de Sinclair Robinson e Marta Lili Wigg Robinson. De acordo com Barros (2006), o parentesco pode ser compreendido como valor mais amplo e mais difuso do que a família, ou seja, as relações de parentesco podem ser concebidas por uma análise mais ampla e complexa, considerando aquelas caracterizadas pelo fator biológico (relações de sangue), aquelas estabelecidas pelos casamentos e as relações de consideração (BARROS, 2006, p. 141). Os ingleses residentes em Porto Alegre compartilham um conjunto de relações, ou seja, cada um representa um elemento importante na rede social.

[...] Rede social é um campo de relações entre indivíduos que pode ser definido por uma variável pré-determinada e se referir a qualquer aspecto de uma relação. [...] é um conjunto de relações em um espaço social dado onde cada pessoa é o centro e ao mesmo tempo é parte de outras redes (LOMINITZ, 2009, p.18-20).

Esse conjunto de relações pode ser percebido dentro da história da família Cranston Woodhead, que, a partir de 1922, se entrelaça com a história empresarial que se descortinará no desenrolar das narrativas estudadas neste trabalho. Essas analogias entre família e empresa também aparecem na árvore genealógica, na qual a coluna central representa as gerações de gestores, desde a fundação até 2011.

Figura 29 - Árvore genealógica da família Cranston



Fonte: Elaborado por Frank E. Cranston Woodhead.

4.2 HISTÓRIA DA EMPRESA FAMILIAR CRANSTON WOODHEAD (1922-1992)

O nascimento da empresa familiar ocorre geralmente, com a segunda geração de dirigentes, porque o fundador pretende abrir caminho para eles ou os futuros sucessores precisam criar uma ideologia que justifique a sua ascensão ao poder (LODI, 1998).

Dados históricos indicam que não havia uma distinção entre vida pessoal e familiar, pois a maioria das pessoas trabalhava com os membros de suas próprias famílias. Somente a partir da Revolução Industrial é que começou a existir a diferenciação entre mundo do trabalho e mundo da família, mesmo assim as empresas familiares continuam a existir e são a forma predominante de empreendimento no mundo ocidental (ANTONACCIO, 2007, f. 16).

Em geral a maioria das empresas se inicia com as ideias, o empenho e o investimento de empreendedores e seus parentes. Os filhos aprendem os negócios do pai e a expectativa deste é que os filhos se interessem pelos negócios da família. Para se ter uma ideia na década de 1990 as empresas familiares brasileiras representavam 95% das organizações.⁶³ De qualquer forma as estimativas apontam que entre 65% e 80% de todas as empresas do mundo são familiares (SINAPSE, 2005 apud ANTONACCIO, 2007, f. 16). As estatísticas também apontam que, de cada 100 empresas familiares fundadas no Brasil e no mundo, apenas 30 sobrevivem à 2ª geração, 15 sobrevivem à 3ª e apenas quatro sobrevivem à 4ª (HSM MANAGEMENT, 2003 apud ANTONACCIO, 2007, f. 16).

As empresas familiares surgiram no Brasil, juntamente com as Capitânicas Hereditárias,⁶⁴ justificando deste modo o conceito de que empresa familiar é aquela em que a importância da sucessão da diretoria está ligada ao fator hereditário e na qual os valores institucionais da firma identificam-se com o sobrenome da família ou com a figura de um fundador, ou seja, empresa que é controlada e administrada por membros de uma família (BERNHORFT, 1991, p. 19; LODI, 1993, p. 6).

A evolução das empresas familiares representa uma dinâmica de mudança, concebida como um processo gradual de desenvolvimento, induzido pela natureza intrínseca da empresa. Trata-se de um processo de mudança progressivo, padronizado e provável, cuja sequência no tempo vai do menor e mais simples estágio ao maior e mais complexo. Com base na

⁶³ As mesmas estimativas apontavam que no Canadá elas totalizavam 90%, no Chile 90%, na Suíça 90%, no México 80% e na Espanha 71% das organizações. Em Portugal e na Itália, as empresas familiares representavam 99% das pequenas e médias empresas. Nos Estados Unidos elas totalizavam 35% das 500 maiores empresas (TONDO, 1999; GERSICK, K; DAVIS, J.; HAMPTON, M.; LANSEBERG, I, 1997 apud ANTONACCIO, 2007, f. 16).

⁶⁴ Uma Capitania Hereditária correspondia a um território ultramarino entregue pelo rei a um particular, geralmente pertencente à baixa nobreza, o qual tinha como principal obrigação a promoção do povoamento e a exploração econômica desse território cujos direitos sucessórios se estendiam aos filhos.

combinação dos estágios de desenvolvimento é possível identificar os tipos clássicos de empresa familiar⁶⁵ (DAVEL; SILVA; FISCHER, 2000 apud JUNIOR; MUNIZ, 2006, p. 108).

4.2.1 Fundação da Empresa

Conforme já mencionado na história da família, antes da fundação da Empresa, Cecil exercia a atividade de agenciamento de cargas na cidade de Rio Grande, na Edward Wigg & Sons,⁶⁶ e de representante da Willian Cooper no Rio Grande do Sul. Sobre os encargos de um agente marítimo, sabe-se que:

[...] o agente marítimo é o elo indispensável na cadeia de comunicação entre o armador e diversos personagens que interagem com o navio quando este chega a um porto naval. Os exportadores, os importadores, as empresas de transportes e armazenagem, os despachantes aduaneiros, os terminais de containers e os operadores portuários entre outros importantes segmentos, encontram na figura do Agente Marítimo o apoio necessário para a concretização de seus objetivos comerciais <<http://www.fenamar.com.br/agente.php>>.

O jornal *Gazeta da Tarde*, de Rio Grande, noticiou, nas edições de 30 de junho, 1º de julho e 3 de julho de 1922, em um anúncio ao “Comercio”, que Joseph. C. Woodhead, por acordo amigável entre os sócios da firma Edwards Cooper & Comp., de Porto Alegre, deixou de ser sócio da mesma, a contar do dia 30 de junho de 1922, e que nesta data fundou⁶⁷ firma própria, conforme contrato social devidamente arquivado na Junta Comercial de Porto Alegre.

Figura 30 - Cecil Cranston Woodhead.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

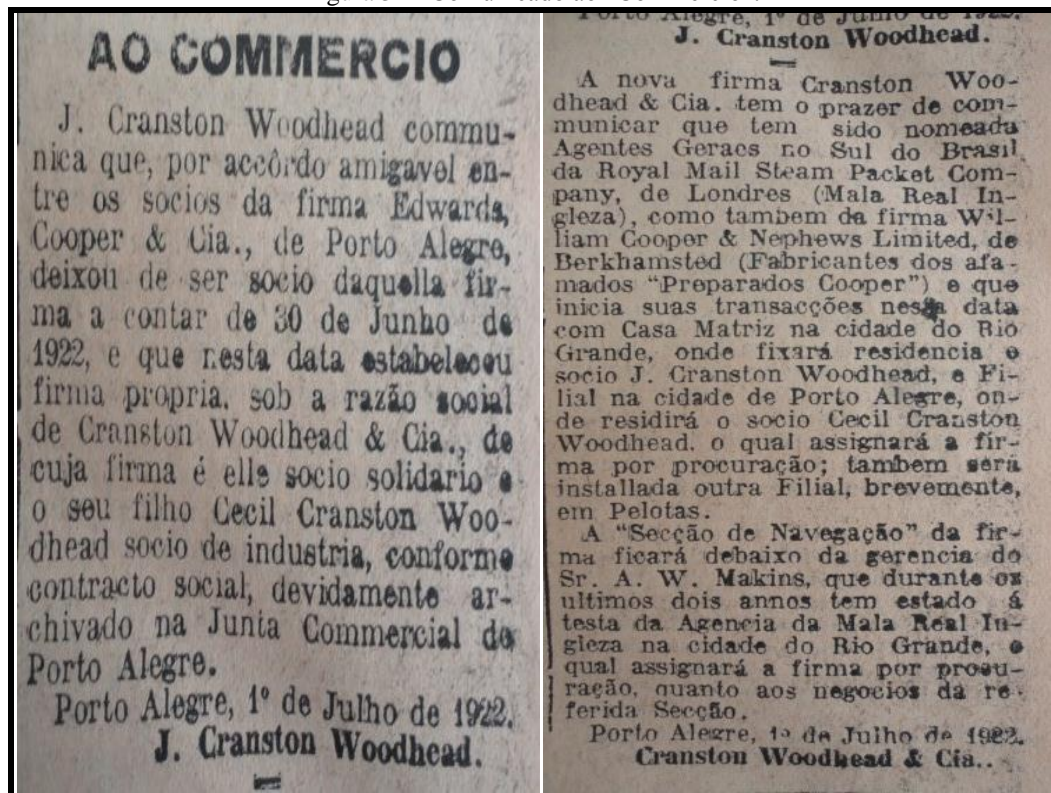
⁶⁵ 1- Empresa do proprietário fundador: empresa de primeira geração, dirigida pelo fundador – de propriedade de um indivíduo empreendedor. 2- Empresa familiar crescendo e evoluindo – sociedade entre irmãos. 3- Empresa familiar complexa – consórcio de primos. 4- Empresa familiar à beira da transição – controlada por uma família no “estágio da passagem do bastão” (GERSICK, 1997, p. 6).

⁶⁶ Edward Wigg & Sons, empresa fundada em 1911, além de agenciarem várias companhias marítimas também importavam trigo e carvão (Neves, 1980, p. 33).

⁶⁷ O fundador cria uma empresa a partir de um sonho pessoal e chega ao fim da sua vida com dificuldade de partilhar os seus valores com a segunda geração. O tecido dos sonhos da segunda geração precisa ser produto de trabalho de todas as pessoas envolvidas. Para isso, é preciso que quem assuma o comando da família encarne os traços e os valores que a segunda geração descobre da primeira (LODI, 1998, p. 7).

A composição societária da Cranston Woodhead & Co., demonstra a característica familiar e seguindo o pressuposto de Donnelley (1964, p. 94), empresa familiar é aquela que, há pelo menos duas gerações, se encontra identificada com uma única família de cuja política está marcada por seus interesses e objetivos específicos. A mesma notícia aparece no Jornal A Federação de Porto Alegre nº 152 e 154 dos dias 01 e 04/07/1922 respectivamente conforme imagem que segue:

Figura 31 - Comunicado ao “Commercio”.



Fonte: Jornal A Federação de Porto Alegre, nº 152, Ano XXXIX, 01/07/1922.

Assim, não só o relacionamento familiar constitui importante fator na determinação da dinâmica da sucessão em sua direção, como esposas e filhos do proprietário têm assento no conselho de administração; valores da empresa e da família se confundem (DONELLEY, 1964 apud JUNIOR; MUNIZ, 2006, p. 108). Atualmente, a Cranston Woodhead, atua com o nome de Cranston Transportes Integrados Ltda-CTIL e encontra-se na quarta geração da empresa familiar, inserindo-se no grupo de empresas familiares duradouras, ou seja, as empresas que inovam, pois os ciclos de vida dos produtos que agenciam estão cada vez mais curtos. Desse modo, a Empresa colabora para a desmistificação do mito de “pai rico, filho nobre e neto pobre” (BETHLEM, 1996 apud ANTONACCIO, 2007, f. 36).

4.2.2 Atuação e desenvolvimento das atividades da Empresa

No início as atividades da Empresa foram relativamente impulsionadas pela representação da Royal Mail Lines,⁶⁸ transportando o correio inglês, cargas e passageiros, que perdurou por mais de 25 anos, bem como a representação dos produtos veterinários da Willian Cooper's,⁶⁹, que perdurou por mais de 30 anos.

Figura 32 - Prospectos de divulgação.



Fonte: Royal Mail Lines advert, 1938.⁷⁰ Preparados Cooper.⁷¹

A Empresa assumiu contratos desempenhando funções de agenciamento e representação de armadores junto aos portos de Rio Grande e Porto Alegre e auxiliando nas

⁶⁸ A Royal Mail Steam Packet foi uma companhia de navegação britânica fundada em 1839 pelo escocês James Macqueen, a fim de transportar o correio para a coroa britânica. Com base em Southampton se tornou a maior companhia de transporte marítimo no Oceano Atlântico Sul. A empresa também transportava passageiros, alimentos e produtos tropicais através de uma frota de navios e cargas.

Disponível em: <<http://www.merchantnavyofficers.com/rm1.html>>. Acesso em: 02 jan. 2013.

⁶⁹ William Cooper chegou na cidade de Berkhamsted no início de 1840, visando iniciar um novo negócio como um médico veterinário. Por volta de 1851, trabalhou em experimentos que levaram à formulação de seu famoso mergulho de carneiros, usando uma combinação de arsênico e de enxofre. Era finalmente produzida uma preparação de “mergulho de carneiros” que pode ser padronizado na composição e qualidade, bem como facilmente armazenado, embalado e transportado.

Disponível em: <<http://www.dacorumheritage.org.uk/coopers.htm>>. Acesso em: 04 dez. 2012.

⁷⁰ A nice bold advert, from 1938, for the Royal Mail Lines whose main.

Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/36844288@N00/sets/72157625294450803/detail/>>. Acesso em: 02 jan. 2013.

⁷¹ Composição química à base de arsênico e enxofre utilizada para banhar animais. Tem a finalidade de combater sarna e carrapato de carneiros e gados.

Disponível em: <<http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1962/07/31/018.html>>. Acesso em: 02 jan. 2013.

tarefas de negociação do transporte marítimo, dentre as quais se destaca a angariação de carga para os espaços disponíveis do navio e o controle das operações portuárias de carga e descarga. As agências marítimas prestam todo tipo de assistência necessária para os navios dos armadores e clientes por elas representados. Entre os serviços prestados pela Empresa estão os seguintes:

[...] assistência nos despachos do navio e repartições governamentais; embarque e desembarque dos tripulantes; pagamentos; prestação de serviço junto à previdência social ou à saúde dos portos; condução para navios fundeados ao largo; requisição de práticos; amarradores; atracação, passagens aéreas ou terrestres para tripulantes que desembarcam; providências junto aos fornecedores, lavanderias etc. Como auxiliar de transporte marítimo assume a função, de contratação do transporte de carga, assim como das operações de manipulação da mesma; além do redespacho de mercadorias, ou seja, o despacho de mercadorias em trânsito após a descarga do navio (ANJOS; GOMES, 2008, p. 323).

A empresa familiar Cranston Woodhead & Co. surgiu, numa situação de crise econômica e política⁷² no país como uma agência de transportes marítimos que atuava no mercado gaúcho atendendo clientes da Europa e do Brasil, intermediando o transporte referente à importação e exportação de mercadorias, transporte de passageiros e ao correio real inglês. Na década de 1920 a Empresa tinha uma média de 10 funcionários na matriz de Rio Grande. As filiais de Porto Alegre e Pelotas não tinham equipe; funcionavam com seus gerentes e algum apoio administrativo.

O comércio com a Inglaterra era intenso, sendo que o Rio Grande do Sul exportava produtos de origem animal (couros salgados, peles salgadas e molhadas, ossos, lã, além de madeira e arroz), e importava todo tipo de carga geral – entre elas “latrinas”, papel higiênico, automóveis, medicamentos, roupas de lã, entre outros. Isso se deve ao fato de que o comércio com a região do Prata se reduzira em função da concorrência com produtos paulistas e italianos (PESAVENTO, 1984, p. 87).

Em 1925, Joseph C. Woodhead partiu para a Inglaterra para uma semiaposentadoria, deixando Cecil C. Woodhead à frente dos negócios. Isso remete a uma característica que envolve os deslocamentos, o retorno à terra natal, que configura a ideia original para aquele

⁷² A crise no pós-guerra, a recessão econômica, a rearticulação da economia europeia e o recuo da demanda mundial repercutiram negativamente sobre a economia Rio-grandense. Em especial, o início da década de 1920 representou para o Estado um momento de crise, externa e interna. A crise política que se apresentava culminou na Revolução de 1923, que colocou Borges de Medeiros no governo do Estado, que adota a política econômica de desenvolvimento global. A indústria assistiu a uma concentração empresarial no Estado. Os pequenos comércios foram absorvidos pelos de maior porte. Com os lucros advindos da guerra as indústrias se modernizaram. No final dos anos 1920 surgiram os primeiros sindicatos: Sindicato dos Arrozeiros, Sindicato da Banha e Sindicato do Vinho. Para saber mais consultar: PESAVENTO, 1984, p. 83-88.

que se aventura em um empreendimento, de que seu projeto de deslocamento só encontra sentido se o ciclo vital se fecha no retorno à sua terra natal. Um princípio simbólico que inscreve a circularidade nos deslocamentos, isto é, não existe presença em qualquer lugar que não tenha a contrapartida de uma ausência (SAYAD, 2000, p. 11). O autor ainda salienta que não se retorna àquela mesma estrutura que se vivia no passado.

Figura 33 - Sede da Cranston Woodhead – Agenciamento Marítimo Ltda. – Rio Grande/Matriz.
Rua Marechal Floriano, 122 – desde 1930 – prédio comprado do Banco de Londres.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

4.2.2.1 Primeira Geração: Cecil C. Woodhead

Nesse período em que Cecil assumiu a Empresa houve um crescimento no comércio de navegação, aumentando número de agências em Rio Grande, o que favoreceu a fundação do Centro de Navegação Rio-grandense.⁷³ Na década de 1930, a Empresa passou por

⁷³ Centro de Navegação Rio-Grandense é uma instituição criada em 16 de julho de 1926, com o objetivo de defender os interesses das companhias de navegação e de seus agentes, promovendo a integração de seus membros e a uniformização dos procedimentos marítimos no porto de Rio Grande e dos do interior do Estado com os demais portos do país e do mundo. Desde sua criação desempenhou importante função para o desenvolvimento do transporte marítimo na cidade do Rio Grande, no Estado e no País, sendo em 18 de junho de 1954, através do decreto 35.687, assinado pelo presidente Getúlio Vargas, considerado Órgão Técnico-Consultivo do poder público. É hoje o mais antigo centro de navegação do país em funcionamento. Cumprindo com o seu objetivo de integrar e estimular o desenvolvimento do transporte marítimo, agrega três outras entidades fundadas posteriormente e também de expressiva importância no setor portuário, que são: *APEERG* – Associação Profissional das Entidades Estivadoras de Rio Grande, fundada em 23 de fevereiro de 1960; *Sindanave* – Sindicato das Agências de Navegação Marítima de Rio Grande, fundada em 10 de Novembro de 1988; *Sindop/RS* – Sindicato dos Operadores Portuários do Rio Grande do Sul, fundado em 11 de agosto de 1993. Disponível em: <<http://www.centronave.com.br/>>. Acesso em: 10 fev. 2013.

dificuldades decorrentes da crise de 1929,⁷⁴ que afetou a maioria dos empreendimentos mundiais, e precisou se socorrer de empréstimos bancários para manter suas atividades. As mesmas dificuldades também afetaram outras agências marítimas que trabalhavam diretamente com esse empresariado do comércio. Entretanto, logo a Empresa se recuperou através de um novo negócio que surgiu: a exportação da produção do Sindicato da Banha. Criado em 1928, em Porto Alegre, por um grupo de industriais apoiados pelo Governo do Estado, o Sindicato visava atingir o mercado consumidor do centro do país, eliminando a concorrência nacional e estrangeira (PESAVENTO, 1983, p. 90-91), favorecendo o comércio marítimo, o que repercutiu nos ganhos da Empresa.

No mesmo ano Cecil procurou alguém que fizesse jus ao lugar da gerência. Convida Frederic W. Burton, que se une à equipe para atuar como o braço direito de Cecil. Burton era ex-funcionário do escritório da Royal Mail no Rio. Havia começado a trabalhar no escritório de Londres e mais tarde serviu à Companhia nas Índias Ocidentais, antes de vir ao Brasil. Um homem da área de transporte com experiência e fluência na língua Inglesa (LAWSON, 1985, f. 27). Desse modo, verifica-se que no critério utilizado para identificação de profissionais nas empresas familiares prevaleciam os critérios do proprietário ou fundador, ou seja, deveria haver uma empatia entre o profissional e o proprietário. Entretanto, Lodi chama a atenção para a questão profissional, observando que:

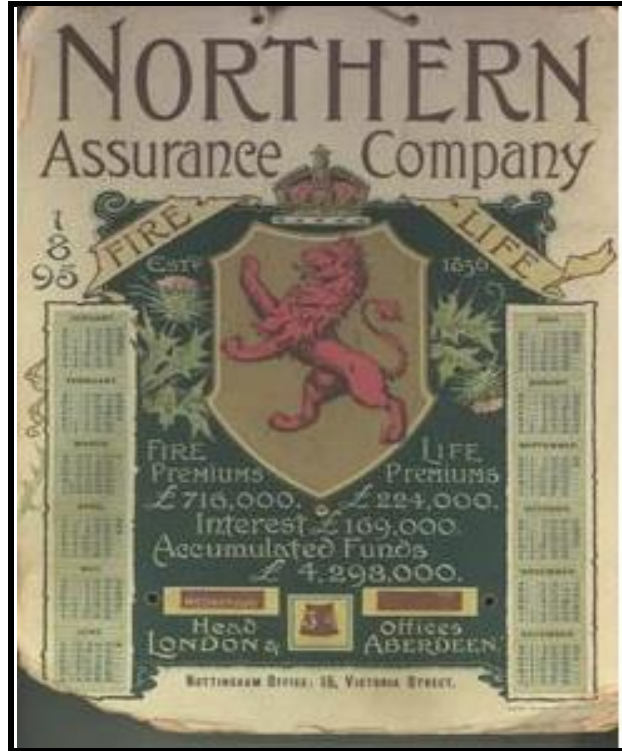
Profissionalização é o processo pelo qual uma organização familiar ou tradicional assume práticas administrativas mais racionais, modernas e menos personalizadas; é o processo de integração de gerentes contratados e assalariados no meio de administradores familiares; é a adoção de determinado código de formação ou de conduta num grupo de trabalhadores; é a substituição de formas de contratação de trabalho arcaicas ou patriarcal por formas assalariadas (LODI, 1978, p. 25).

⁷⁴ A depressão que afetou a economia mundial entre 1929 e 1934 foi a mais longa e profunda recessão econômica já experimentada até hoje. Ela se anunciou ainda em 1928, por uma queda generalizada nos preços agrícolas internacionais. Mas o fator mais marcante foi a crise financeira detonada pela quebra da Bolsa de Nova Iorque. Desde 1927, a economia norte-americana vinha experimentando um *boom* artificial, alimentado por grandes movimentos especulativos nas bolsas e pela supervalorização de ações sem a cobertura adequada. Em 24 de outubro de 1929 – a chamada “quinta-feira negra” –, um movimento generalizado de vendas levou à brusca queda nos preços das ações e ao pânico generalizado. Até o final do mês, seguiram-se novas vendas maciças e novas derrubadas de preços, acompanhadas por uma crise bancária e uma onda de falências. A crise também teve severos efeitos na América Latina, cuja economia agroexportadora foi altamente afetada pela retração nos investimentos estrangeiros e a redução das exportações de matérias-primas. Abalados pela crise, os Estados Unidos reduziram a compra de produtos estrangeiros e suspenderam os empréstimos a outros países, ocasionando uma crise mundial. Um exemplo disso é o Brasil, que tinha os Estados Unidos como principal comprador de café. Com a crise, o preço do café despencou e houve uma superprodução, gerando milhares de desempregados no Brasil.

Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20/CafeEIndustria/Crise29>>. Acesso em: 12 fev. 2013.

Em 1934, a Empresa assumiu em Porto Alegre e, posteriormente, em Rio Grande, a representação da empresa de seguros Northern Assurance Co. Ltd.⁷⁵ O negócio teve pouca duração, encerrando a atividade em 1952 (LAWSON, 1985, f. 42).

Figura 34 - Prospecto Northern Assurance Company Ltd (calendário).



Fonte: The Northern Assurance Company Ltd.

A filial de Porto Alegre, que Basil assumira como encarregado, ganhou relevância dentro da Empresa com a inserção dos navios da Royal Mail Line (Mala Real Inglesa),⁷⁶ em 1933. Em 1934, a Empresa obteve também a representação da Norton Lines,⁷⁷ operando na importação de grande quantidade de chapas de aço embarcadas pela United States Steel Corps.⁷⁸ Em 1937, a Empresa obtém a representação da Falkland Island & Co.⁷⁹ – operando no tráfego para Port Stanley (Ilhas Malvinas). Ano de lucros fracos.

⁷⁵ O primeiro prospecto da empresa foi emitido em 23 de abril 1836 e sua primeira reunião foi realizada no hotel Royal Aberdeen, em 20 de maio de 1836. A empresa inicialmente tinha dois departamentos, o seguro de incêndio e seguro de vida, que foi dividido em uma garantia e um ramo de anuidade. Disponível em: <<http://www.aviva.com/about-us/heritage/companies/northern-assurance-company/>>. Acesso em: 11 dez. 2012.

⁷⁶ Como foi visto no capítulo I sobre os ingleses no Brasil

⁷⁷ Fundada em 1841 como empresa Norton, é a mais antiga agência de navios dos Estados Unidos. A Norton Lilly Internacional Inc., através de suas subsidiárias, está envolvida em agências de navios, logística, corretagem, planejamento de navios e outras atividades marítimas. Juntamente com empresas coligadas presta serviços para todos os tipos de forro, graneleiro, tanque reefer e navios de passageiros, e lida com mais de 20.000 escalas por ano, garantindo aos armadores e operadores a mais ampla gama de representação, juntamente com o mais alto nível de serviço. Disponível em <<http://www.nortonlilly.com/about-us>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

⁷⁸ Empresa americana produtora de aço.

Figura 35 - Prospecto Mala Real Inglesa.



Mala Real Inglesa
(Royal Mail Lines, Limited)

Para RIO DE JANEIRO, SANTOS, MONTEVIDEU e BUENOS AIRES

DESNA	1 de Março	HIGHLAND PATRIOT	8 de Março
ARLANZA (*)	14 de Março	HIGHLAND MONARCH	22 de Março
ASTURIAS (*)	28 de Março	HIGHLAND CHIEFTAIN	5 de Abril
(*) Toca em Madeira, S. Vicente, Pernambuco e Baía.		Tocam em Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife e Pernambuco.	

Para o NORTE

Para Vigo e Southampton	11 de Março	Para Vigo, Boulogne e Londres	
ALMANZORA		HIGHLAND MONARCH	27 de Fevereiro
Para Liverpool		HIGHLAND CHIEFTAIN	13 de Março
DARRO	21 de Março		

AGENTES PARA PASSAGENS E CARGA
James Rawes & C.º
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º
Telefones: 2 3232—2 3233—2 3234

AGENTES PARA PASSAGENS E CARGA
E. Pinto Basto & C.ª Ltd.
Avenida 24 de Julho, 1, 1.º
Telefones 2 6001 (4 linhas)

Fonte: Mala Real Inglesa.

Em 1938, com a criação do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagens (DAER),⁸⁰ houve importação maciça de equipamentos vindos dos Estados Unidos para a construção de estradas. Isso favoreceu sobremaneira a Empresa, que participou ativamente desse agenciamento marítimo.

Com a declaração da Segunda Guerra Mundial, em 1939, houve imediata repercussão no mercado de navegação, com profundos reflexos no comércio exterior brasileiro, o que ocasionou a perda de vários e conhecidos navios das linhas representadas. Dessa forma houve a suspensão da linha de cargueiros da Mala Real Inglesa a Porto Alegre como também da Norton Line (LAWSON, 1985, f. 57-60).

Concomitante à perda de navios e das Linhas de Navegação, nunca o Rio Grande do Sul havia exportado tanta carne, arroz e trigo para os países em conflito – especialmente dos aliados. Assim como havia que se administrar a falta de gasolina, os navios também não eram mais “anunciados”, por receio de que os navios de guerra, especialmente alemães, pudessem obter informações privilegiadas.

⁷⁹ Fundada em 1846, inicialmente o principal produto da empresa por mais de um século foi a lã dos rebanhos de ovelhas criadas em suas propriedades rurais nas ilhas. A Companhia Ilhas ainda é uma subsidiária integral da Falkland Islands Holdings plc, com atividades que se estenderam pela América do Sul. É uma companhia pública cotada na London Stock Exchange. O escritório do Reino Unido oferece uma ampla gama de serviços de apoio às atividades da empresa das Ilhas e oferece um *link* direto para a maioria de suas atividades comerciais e de negócios. Estes variam de varejo e distribuição dos serviços portuários. Disponível em: <<http://www.the-falkland-islands-co.com/index.php?section=0>> Acesso em: 12 dez. 2012.

⁸⁰ Órgão criado durante o Estado Novo destinado ao desenvolvimento do sistema rodoviário gaúcho, que propiciava a maior integração regional do mercado (PESAVENTO, 1984, p. 117).

No início da guerra, outro tipo de comércio marítimo desenvolveu-se na costa brasileira, entre Buenos Aires e os portos do Brasil, com pequenos navios argentinos que normalmente carregavam madeira (pinus). Esse comércio durou até bem depois do encerramento da Segunda Guerra Mundial, e foi uma época de grandes negócios, principalmente em Rio Grande, beneficiando a Empresa que obteve contrato de longo prazo na exportação de pinus serrado e cedro (LAWSON, 1985, f. 57-60).

Após um tempo a Empresa conseguiu colocar um pedido para a empresa de Manoel Rubens de Magalhães, a Arrozeira Brasileira S.A.,⁸¹ sendo enviado por uma barcaça, de Navegantes a Rio Grande, para depois ser mandado ao Canadá. Este carregamento, ou um deles, chegou em 1940 e se tornou muito satisfatório, tanto que Basil recebeu uma gratificação, conforme transcrição da Carta enviada para Cecil em 22 de janeiro de 1941: “Nós estamos também anexando uma ordem de pagamento de Nova Iorque em favor do Sr. Lawson, como um pequeno símbolo de nossa apreciação por sua excelente conduta com que lidou com o negócio transacionado por ele, de maneira que fizesse o melhor para nós” (LAWSON, 1985, f. 45). Isso nos remete à cultura *laissez-faire* presente nas empresas familiares, na qual se espera que os empregados atinjam os objetivos traçados pela família.

Na cultura *laissez-faire* os empregados são vistos como confiáveis e a eles é dada a responsabilidade de tomar decisões. [...] os funcionários possuem autoridade para determinar os meios de como atingir as metas, já traçadas pelos membros da família. A família delega uma boa parte das responsabilidades aos funcionários,

⁸¹ A origem da Arrozeira está ligada ao Vale do Caí. Embora tenha sido o primeiro núcleo de colonização do Vale do Caí, até a década de 40 do século passado, Capela de Santana era uma localidade apenas rural, com pequena população. Não muito diferente do município do Caí, ao qual pertencia na época. Em todo o município havia poucas indústrias e todas muito pequenas. Na época a estrada de ferro passava por Capela, mas isto não chegou a propiciar um grande impacto no seu desenvolvimento. As atividades econômicas predominantes eram a agricultura e a criação de gado, praticadas de forma um tanto arcaica, com baixa produtividade. Estação Azevedo, que hoje é um bairro da cidade de Capela de Santana, ganhou este nome devido à estação – parada – da ferrovia. Ela ficava no local onde hoje se encontra a fábrica Dilly. Foi perto desta estação ferroviária que surgiu – já na década de 1930 – uma fábrica de cordas de sisal, chamada Cordoaria e Sisal Ltda. A empresa pertencia à família Feijó, de Porto Alegre, e chegou a dar emprego a 17 funcionários, o que, para aquela época, não era pouca coisa. No município de São Sebastião do Caí (que então ainda incluía Capela, Portão, São José do Hortêncio, Feliz e Nova Petrópolis) eram muito poucas as empresas com número maior de empregados. Aconteceu, então, um fato extraordinário, que veio provocar um grande aumento na população de Capela e explica o porquê do atual município ser o quarto mais populoso do Vale do Caí. A pequena fábrica de cordas foi adquirida por Victor Adalberto Kessler (um grande empresário de Porto Alegre dedicado à produção e comercialização de arroz com a marca Índio e proprietário do City Hotel) e passou a ser administrada por seus dois filhos, Hugo e Fernando. Eles eram ainda rapazes, mas se mostraram muito competentes. A aquisição da fábrica pela família Kessler ocorreu no ano de 1941, época em que acontecia a Segunda Guerra Mundial, que representava problemas para o desenvolvimento da empresa, mas também oferecia oportunidades. As importações estavam impossibilitadas devido ao perigo de navegar pelos oceanos infestados de submarinos alemães.

Disponível em: <<http://historiasvalecai.blogspot.com.br/2009/08/arrozeira-brasileira.html>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

possibilitando, assim, o afloramento da criatividade dos indivíduos (DYER, 1996 apud ANTONACCIO, 2007, f. 33).

Enquanto alguns negócios eram bem encaminhados, alguns eventos, como a grande enchente, causaram prejuízos, tanto na Empresa de Porto Alegre como na de Rio Grande, pois ocasionou a perda de máquinas e material de escritório, arquivos e outros pertences importantes, conforme observa Lawson em carta enviada para Cecil em 15 de maio de 1941.

A água alcançou mais ou menos a altura do meu ombro dentro do escritório, e alguém poderia imaginar que não foi água, mas um terremoto o responsável pelo desastre. Cada peça da mobília, exceto o balcão e o pesado armário de papelaria, virados. Mesmo o balcão foi levantado e levado através da partição, esmagando-a, de forma que o armário onde eu guardo meus documentos consulares foi visto voando, enquanto uma terça parte estava flutuando pela repartição. Minha mesa foi jogada longe e ainda estava meio submersa, como estavam todos os outros objetos de mobília do meu escritório. Nós tivemos o cuidado de colocar uma mesa em cima da outra e as gavetas em cima de todas, mas tudo estava demolido, gavetas flutuando com seus conteúdos encharcados. Mesmo aquele elefante branco de armário de arquivos, abarrotado de catálogos, muito pesado por esta razão, estava parado na água a uma boa distância de seu lugar habitual. As cadeiras e mesinhas estavam curvadas e reviradas de uma forma lamentável, e onde quer que fosse que houvesse madeira de compensado, ficou como papelão ondulado. Muitos dos papéis os quais eu guardava no meu escritório foram relocados para aquele alto, estranho balcão mais tarde relegado para trás, e quando esse tombou, todos tombaram. Praticamente cada livro de referência que possuí estava repousando em água suja, totalmente arruinado (LAWSON, 1985, f. 16).

Figura 36 - Enchente de 1941 – Praça da Alfândega – Rua Sete de Setembro.



Fonte: Fotos Antigas RS

4.2.2.2 Segunda geração: Peter Alan Cranston Woodhead

Dois anos após os eventos da enchente, Richard Alan, filho mais velho de Cecil, foi participar como voluntário na Segunda Guerra, alistando-se na Marinha Inglesa. Nesse

período Cecil assumiu a “segurança de guerra”, que administrava do escritório em Rio Grande. Também criou um clube para os marinheiros de guerra, favorecendo seus momentos de lazer e proporcionando um ponto de agrupamento para quando estivessem em terra (LAWSON, 1985, f. 80). Enquanto isso, Peter Douglas começou a trabalhar na Empresa. Em 1944, Cecil abre nova frente de negócios com importação e exportação de mercadorias, especialmente com a Inglaterra, e Lawson passou a integrar a Empresa como acionista (LAWSON, 1985, f. 112).

Após o término da Segunda Guerra Mundial, a industrialização e os demais desenvolvimentos econômicos beneficiaram a Empresa, que se adaptou aos novos horizontes e mudanças advindas do mercado internacional. Então, após o falecimento de Joseph, Cecil foi a Londres buscar Richard Alan, via Buenos Aires, centro de muitos negócios, onde aproveitou para ampliar as negociações na área internacional. Negociou várias novas representações para a Empresa, entre elas a da Austin (automóveis); da James Buchanan & Co. Ltd (uísque “Black & White”); da Alexander Pieckering & Co. (cimento) – havia grande escassez deste produto no Brasil; da Whitemetal Smelting & Co. (ligas metálicas – bronze, cobre); da Hindley & Co. Ltda. (Londres e Calcutá) – juta, cânhamo e sisal; da RoSA Line, empresa dinamarquesa de navegação, entre outras tantas (LAWSON, 1985, f. 225).

Neste mesmo período, Charles Sidney Mace e Richard Alan são incorporados à Empresa. Os negócios principais da mesma são transferidos, juntamente com Cecil, para Porto Alegre, cujo porto passou a ser o mais importante do Estado (LAWSON, 1985, f. 106). Os escritórios operavam com duas frentes: uma na Av. Mauá, nº 891, onde operava o Departamento de Navegação, e outra na Rua Siqueira Campos, onde operava o novo Departamento de Automóveis e Acessórios (WOODHEAD, 1992, f. 7). As comunicações eram extremamente ruins, resumiam-se a telegramas internos via Western⁸² e o International Telephones & Telegrafs, que, apesar de pequeno, era eficiente (LAWSON, 1985, f. 33). No entanto, é importante salientar que

[...] as primeiras linhas telegráficas do país datam de 1852, poucos anos após a introdução do telégrafo nos Estados Unidos por Samuel Morse. A instalação destas linhas foi devida aos esforços do então Ministro da Justiça, Eusébio Queiroz

⁸² Antes da Proclamação da República já funcionavam 19 mil quilômetros de linhas telegráficas no Brasil, Sendo a Western and Brazilian Telegraph Company uma das responsáveis pelos serviços telegráficos. A partir de 1910 as ligações interurbanas são regularizadas e em 1922 é criada a Radiobrás. Posteriormente o Estado cria setores para regulação do sistema radiofônico no Brasil. Nas décadas seguintes o rádio passa a ser utilizado por meio de circuitos em ondas curtas que ligavam o Rio de Janeiro e as cidades de Porto Alegre e Boa Vista, de modo que o rádio substituiu gradativamente o telégrafo para as comunicações nacionais e internacionais (OLIVEIRA, 1992, p. 34).

Coutinho Mattoso Câmara, com o auxílio de um proficiente e dedicado professor de física da Escola Central, Dr. Guilherme Schuch de Capanema (Alencar, 2005, p. 2).

Peter lembra que em 1947 iniciou um novo capítulo na história da Empresa. Cecil recebeu a visita do presidente do Banco Holandês Unido do Rio de Janeiro e representante da Koningjkle Hollansche Lloyd (pequena empresa de navegação holandesa que começava a operar no tráfego Europa/América do Sul), que ofereceu a representação à Cranston. Esta se tornaria – anos mais tarde – a principal Linha de navegação da Empresa, cuja relação comercial durou mais de 50 anos. Ainda receberam a representação da linha Gorthan – Suécia/Índia, de embarcações refrigeradas de médio porte (frutas) para agenciamento. A Empresa também negociou junto ao Vestey Group e assumiu a linha Lamport & Holt, dando entrada para o comércio geral de cargas no Brasil. Para fechar esse capítulo de prosperidade, a Empresa comemorou o seu Jubileu de Prata, festejando 25 anos de atividades.

No mesmo ano o Departamento de Automóveis e Acessórios separou-se da Empresa e assumiu a razão social Cranwood S.A.⁸³ Cecil ficou no comando e Richard foi o assistente (WOODHEAD, 1992, p. 6). A composição societária demonstra uma das especificidades da empresa familiar, que é a estrutura informal, na qual a divisão de tarefas não é clara, a autoridade e responsabilidade podem não estar bem definidas, as funções podem se sobrepor umas às outras e também inexistem hierarquias para a tomada de decisões (ANTONACCIO, 2007, f. 27).

No ano seguinte ocorreu uma alteração social na Empresa, que se converte em empresa por cotas de responsabilidade, com Richard e Peter como sócios. Cecil viajou aos Estados Unidos, mais precisamente a Nova Orleans e Nova Iorque, onde fez vários contatos comerciais e depois seguiu de navio em férias para Inglaterra. O escritório da matriz muda de Porto Alegre para Rio Grande,⁸⁴ sob a direção de Lawson, enquanto Cecil fica com o controle em Porto Alegre, cada vez mais envolvido na Cranwood, que abre filial em Rio Grande (LAWSON, 1985, f. 137).

Este período demonstra um momento de transição, no qual a Empresa se transfere do sócio-fundador para os filhos, e geralmente na sucessão um dos filhos assume o comando da empresa. Esse processo leva tempo e exige um período de preparação e antecipação, a

⁸³ A Cranwood que representava a revenda de automóveis da marca Austin e eletrodomésticos importados (acionistas e participações) veio a sofrer medidas governamentais em 1949/1950 que prejudicaram as importações. A empresa reage às dificuldades substituindo por linhas de automóveis brasileiras, mas ainda não foi satisfatório. Em 1971/1973 o negócio foi encerrado. Mas a Cranwood não afetou os negócios da Cranston Woodhead & Co., que tinha muita solidez.

⁸⁴ Essa característica de mudança constante da empresa ocorre como forma de acompanhar a movimentação dos navios, que ora acontece com mais intensidade em Rio Grande.

verdadeira “passagem das chaves”, e o período de ajuste e adaptação. Depois que ela é transformada de empresa individual em familiar, sua continuidade torna-se uma preocupação única: “(...) [a sucessão] não é um evento único que ocorre quando um velho líder se aposenta e passa a toalha a um novo líder, mas um processo movido por um relógio de desenvolvimento” (GERSICK, 1997, p. 201). Ela começa cedo nas vidas das famílias, quando o(s) herdeiro(s) começa a se inteirar do funcionamento da empresa, e continua através do amadurecimento e envelhecimento das gerações.

Neste momento de transição, segundo Basil, o Brasil passava por dificuldades econômicas crescentes, freando a importação de mercadorias e impondo licenças de importação muito difíceis de serem concedidas pelo Banco do Brasil. Foi imposto um sistema de “trocas”, no qual as importações eram diretamente ligadas às exportações, e cujas “trocas” ou “compensações” eram negociadas diretamente entre as partes. Refletem-se na Empresa as modificações decorrentes da inversão do comércio internacional calcado essencialmente nas importações, passando a dar mais ênfase às exportações. Por outro lado, o governo brasileiro incentivava as exportações com isenção de impostos e taxas alfandegárias.

Basil lembra que, quando Porto Alegre se tornou o porto de maior importância do Rio Grande do Sul, a Empresa já agenciava três importantes linhas internacionais: Royal Mail Lines, com 10 navios na rota; Norton Line (que voltou a operar depois da guerra), com 14 navios; e a recém-chegada representação do Koninkluke Holand Lloyd, com 11 navios. No mesmo período também ocorreram duas tentativas frustradas de novos negócios – uma em Rio Grande, com uma loja de varejo de importações, e a outra quando da tentativa de Cecil de abrir um escritório em Londres para captar novos negócios (LAWSON, 1985, f. 50).

Em 1951, tanto a Cranston Woodhead & Co. como a Cranwood alcançaram recorde de produtividade e lucros com a intensificação da exportação de fumo. A maioria dos exportadores de fumo estava sediada em Porto Alegre, entre elas: A. Knorr; Fumossul; Tabacos Tatsch, Schwuchow, Hennig; Carl Leni e Broenstrup de Lajeado, representada em Porto Alegre por Gustavo Janssen. Os destinos eram Holanda e Alemanha, ocasionalmente também para Espanha e França. A Empresa retomou a representação como agência de seguros, com Ernani L. L. no comando, o que durou até 1958, e a Protection & Indemnity Clubs (Clubes de Proteção e Indenização), por muitos anos, sendo seu principal cliente a Lloyd's Agency (WOODHEAD, 1992, f. 15).

Também foi aberta outra filial da Cranwood, em Curitiba. Os diretores da Austin vieram da Inglaterra para, junto com a Cranwood, iniciar as tratativas de uma fábrica no RS,

mas o projeto não prosperou. Por outro lado, ocorreram dois eventos relevantes que desfavoreceram o desempenho da Empresa: um foi a Lei do Repouso Semanal Remunerado, beneficiando estivadores e trabalhadores das docas (desencorajando os transportes marítimos e favorecendo a construção de estradas), e o outro foi o término da representação da Whitcross (o Brasil torna-se autossuficiente em arames). Em 1952, quando completou 30 anos de fundação, a sede da Empresa retornou a Porto Alegre e ainda abriu escritórios em Paranaguá para atender ao mercado do café, em franca expansão.

Figura 37 - Jantar comemorativo dos 30 anos da Cranston Woodhead & Co. (1952). Primeira fila, sentados, da esquerda para direita: 2ª Aileen, 4ª Elvira e 6ª Clodagh. Segunda fila, em pé, da esquerda para direita: 6º Frans Pettersen (contador), 7º Carlos Raffo (gerente da filial de Porto Alegre). Terceira fila, em pé, da esquerda para direita: 2º Peter, 3º Cecil, 4º Burton, 6º Richard.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

Para comemorar o aniversário e os bons andamentos dos negócios, a Empresa doou uma ambulância à Santa Casa. O gesto é uma ação de responsabilidade social, denotando que na época

[...] o despertar da responsabilidade social das empresas não tem um histórico cronologicamente definido. Há na verdade, uma evolução da postura das organizações em face da questão social, provocada por uma série de acontecimentos sociopolíticos determinantes e, também, por aqueles que foram consequência da inovação tecnológica (CORRÊA et al., 2004).

Isso demonstra que a Empresa não se preocupava apenas com a geração de lucro, mas também com o entorno social em que estava inserida, realizando ações em prol da qualidade de vida e do desenvolvimento sustentável, econômico, social e ambiental.

Figura 38 - Ambulância da marca Austin doada pela C. Woodhead para a Santa Casa de Misericórdia de Porto Alegre (1952).



Fonte: *Zero Hora*, coluna Túnel do Tempo. Porto Alegre, 12 jan. 2010.

Nesse ano de 1952, a Empresa iniciou a representação das P&I (Associações de Proteção e Indenização), que ofereciam um “autosseguro” aos armadores. Era o mais importante seguro existente na área marítima. Também nesse ano Cecil viajou novamente para captar negócios na Inglaterra (LAWSON, 1985, f. 144).

Em 1953, o escritório de Paranaguá passou a atuar no transporte rodoviário, com a compra de quatro caminhões Austin. A Empresa também obteve a representação da Koninklijke Hollands Lloyd e da Rotterdam Zuild Amerika Line, em Paranaguá. A loja da Cranwood em Rio Grande foi fechada e terminou a representação da Cooper’s (produtos veterinários) depois de 30 anos. Um ano depois a Empresa abriu escritório em Curitiba, chefiado por Manoel Rubens Magalhães, mas subordinado ao escritório de Paranaguá, que era chefiado por Van Herp (WOODHEAD, 1992, f. 22).

Figura 39 - Cranston Woodhead & Cia Ltda. – filial de Paranaguá. Maritiem Museun Rotterdam.



Fonte: Maritiem Digital.

O Porto de Paranaguá foi inundado com “sacos de café”, tornando-se o maior exportador, o que, conseqüentemente, trouxe muitos lucros para a filial. Neste período, Peter Douglas foi à Europa e passou quatro meses em Amsterdam, Bremen e Hamburgo em treinamento com a Koninklijke Hollands Lloyd (seu filho Frank Edward faria o mesmo treinamento em 1972). O treinamento visava capacitar e profissionalizar alguém para aumentar os padrões de desempenho da Empresa e profissionalizar algum membro da família, representando evolução e desenvolvimento dos métodos de negociação (DYER, 1996 apud ANTONACCIO, 2007, f. 56). Assim, entende-se que a formação dos membros da família requer um programa interno e externo. O programa externo proporciona uma formação formal dentro da gestão e/ou a aquisição de experiências em outras empresas; já o interno é uma espécie de estágio com membros não familiares sobre trabalho, normas e valores (TRAJANO, 2008, f. 24).

Nota-se a preocupação em preparar o herdeiro para desempenhar o papel de administrador. Geralmente, os integrantes da família se iniciam com as atividades da empresa desde muito cedo, aprendendo como elas se processam em todos os setores: operacionais, administrativos e financeiros. O fato de a empresa incentivar a aquisição da experiência prática do herdeiro confirma a necessidade da preparação para assumir cargos decorrentes do

processo sucessório. Nesse sentido, o herdeiro bem preparado é aquele que desenvolve conhecimentos e habilidades para saber identificar a melhor forma de trabalhar em grupo e de se adaptar ou intervir na cultura organizacional (BORNHOLDT, 2005, p. 63).

A Hamburg Sud DG⁸⁵ abriu escritórios em Porto Alegre, enquanto a Royal Mail mantinha regularidade carregando pinus, carne congelada e carne enlatada. Em 1955, houve controle restrito das importações, tornando muito difícil vender os carros Austin, pois o Brasil iniciara produção nacional de automóveis, apesar de ainda ser baixa a produção. Com isso, é fechado o escritório da Cranwood em Curitiba (WOODHEAD, 1992, f. 23).

No mesmo ano foi criada a Agência Marítima Sul Atlântida Ltda., como subsidiária integral da Empresa, só para coordenar estivas dos navios (muito rentável) e poder fugir de recente lei que limitava os lucros das empresas. A empresa de navegação Svea Line⁸⁶ (sueca) colocou o navio Frigus na cabotagem para o transporte de carne e peixes congelados para outros portos brasileiros, enquanto Peter Douglas assumiu temporariamente o escritório de Paranaguá, que ficou sem chefia após alguns transtornos administrativos (LAWSON, 1985, p. 165).

Em 1956, Cecil, como fez seu pai, lembra Lawson, foi morar na Inglaterra em semiaposentadoria, iniciando o processo sucessório. A empresa Cranston Woodhead & Co, favorecida pelas boas relações com a Suíça, foi nomeada agente geral para a Swissair,⁸⁷ em Porto Alegre – viagens aéreas aumentaram muito rapidamente neste período com a consequente redução nos serviços oferecidos pelos navios de passageiros ou mistos (LAWSON, 1985, p. 159).

Novas mudanças ocorreram na estrutura da Empresa em 1958, transformando-a em S.A. Frederick William Burton vende suas ações, ficando a composição acionária entre Cecil (30%), Basil (30%), Richard (20%) e Peter (20%) (LAWSON, 1985, f. 112). Com problemas

⁸⁵ Fundada em 1871, a Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburgo América do Sul Steamship Companhia ou Hamburgo América do Sul Line), com sede em Hamburgo, começou navegando para Brasil e Argentina, em um serviço de envio mensal. Em 1914 a empresa operava mais de 50 navios. No início dos anos 1950 investiu em transporte petroleiro e cargas refrigeradas. Foi umas das empresas pioneiras na containerização no Pacífico.

Disponível em: <<http://www.hamburgsud.com/group/en/corporatehome/>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

⁸⁶ Empresa de transporte sueca fundada em 1871 que transporta mercadorias e passageiros em todo o mundo, se concentrando em tráfego no Báltico e do Mar do Norte. Foi uma das maiores companhias de navegação da Suécia em seu tempo. Na década de 1930 a empresa expandiu radicalmente suas operações de carga com uma frota de aproximadamente 100 navios.

Disponível em: <<http://www.theshipsl.com/ships/lines/svea.shtml>>. Acesso em: 12 fev. 2013.

⁸⁷ A Swissair – Schweizerische Luftverkehr AG (alemã: Swissair – Swiss Air Transport), fundada 1931, através da fusão das companhias aéreas Ad Astra Aero e Balair (1925), era uma das principais companhias aéreas internacionais. Era conhecida como o “Banco Voador”, devido à sua estabilidade financeira. Disponível em: <<http://web.archive.org/web/19990219220801/www.swissair.com/aboutus/swissair/facts.htm>>. Acesso em: 10 dez. 2012

cada vez mais sérios na importação de Austins, a Cranwood se reestrutura para vender maquinário de construção de estradas e pavimentação. A Empresa elege dois diretores brasileiros para integrar o novo negócio.

Na década de 1960 instalou-se a indústria da construção naval no Brasil – com a reativação dos estaleiros Mauá⁸⁸ e Caneco⁸⁹ no Rio de Janeiro e do estaleiro Só⁹⁰ em Porto Alegre –, o que ocasionou mudanças nacionalistas, como o fortalecimento do Lloyd Brasileiro,⁹¹ a redivisão de mercados marítimos, a introdução de várias empresas privadas no comércio da navegação, como a Netumar, a introdução das Conferências de Fretes,⁹² e também o aumento dos movimentos sindicais portuários. Houve tensões no comércio marítimo e nas leis que limitavam participação estrangeira no comércio internacional. Nesta época a Cranwood assumiu a distribuição do carro Simca no RS, até ser comprada pela Chrysler anos mais tarde (LAWSON, 1985, f.112).

Em 1960, ainda houve mais uma mudança de endereço do escritório para a Av. Mauá, aproveitando para uma grande limpeza e reorganização nos arquivos. Essa mudança constante

⁸⁸ Fundado em 1845, o estaleiro Mauá respondeu pela construção, desde 1911, de quase 200 embarcações dos mais diferentes tipos, como o navio Marquês de Olinda. Com a mudança da política econômica, que facilitou a entrada de produtos estrangeiros, o estaleiro Mauá faliu. Após período de estagnação, foi reaberto em 1999, graças às demandas do setor petrolífero da Bacia de Campos.

Disponível em: <<http://unipeg1.blogspot.com.br/2010/04/dando-continuidade-serie-sobre-as.html>>. Acesso em: 07 jan. 2012.

⁸⁹ Fundado em 1886 por Vicente Caneco para atividades de construção e reparação naval. Em 1945, o grupo Arthur Donato assumiu o controle da empresa e deu início a um período de realizações com o reaparelhamento do parque industrial e aumento da capacidade operacional. Em 1959, o estaleiro ficou apetrechado para a produção de navios cargueiros de 7500 tdw e navios frigoríficos. Em 1976, iniciou construção de navios com capacidade de 30.000 tdw e, em 1988, ampliou sua capacidade para construção de navios de 100 000 tdw. Disponível em: <<http://www.proman.pt/internacional/111.html>>. Acesso em: 22 mar. 2012.

⁹⁰ Fundado em 1850, o estaleiro Só teve importante papel na história brasileira ao ser o fornecedor de suprimentos para as tropas imperiais e provinciais pela ocasião das Guerras da Independência, da Revolução Farroupilha e da Guerra do Paraguai. A empresa viveu sua melhor fase a partir de 1949, quando mudou suas instalações para a Ponta do Melo, na capital gaúcha. Lá construiu cerca de 170 embarcações. Na década de 1970, tinha um quadro funcional de mais de três mil trabalhadores, distribuídos em uma área de 53 mil metros quadrados. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2012/08/empresas-apresentam-novo-projeto-para-a-area-do-antigo-estaleiro-so-na-capital-3845517.html>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

⁹¹ A companhia de navegação Lloyd Brasileiro, subsidiada pelo governo brasileiro, mantinha um serviço de transporte de carga e de passageiros frequente e moderno entre os portos da costa Leste da América do Sul e Barbados e Nova Iorque, nas Antilhas e na América do Norte. A tonelagem total de seus navios era de 101.506 toneladas; a companhia possuía vários paquetes de mais de 3.000 toneladas. As linhas principais eram: do Rio a Manaus, Rio a Buenos Aires, Rio a Rio Grande, Santos a Nova Iorque, Rio a Penedo, Rio a Laguna, Rio a Paranaguá, Rio a São Mateus, Rio Grande a Corumbá, Montevidéu a Corumbá, Corumbá a Cuiabá, Pará ao Rio Grande do Sul, Rio a Nova Iorque, e Montevidéu a Corumbá.

Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g25e.htm>>. Acesso em: 04 nov. 2012.

⁹² Espécie de associação que reunia todas as companhias de transporte marítimo, dos portos brasileiros até o norte da Europa e Reino Unido. F. J. Squier, gerente geral da Royal Mail, manteve-se na presidência do HFC, dirigindo do Rio por aproximadamente 25 anos as questões da conferência com notável habilidade e autoridade. Suier teve uma reputação, durante todos esses anos, como o mais respeitado homem estrangeiro na costa brasileira. A intervalos regulares reuniões eram realizadas pelo comitê local do HFC, presididas por um dos agentes (quase sempre Cecil C. Woodhead) e os minutos eram formalmente elaborados e divulgados. (LAWSON, 1985, f. 8).

de endereço demarca a procura por melhores instalações, por melhor qualidade nas acomodações, principalmente atendendo às demandas da Empresa, que precisava de espaço para armazenar mercadorias. Isso denota a visão dos gestores, buscando sempre um alcance maior para os seus objetivos empresariais.

O serviço da Royal Mail Line declinava rapidamente, logo absorvido pela empresa de navegação Furness Withy. Então a Agência foi transferida para a Wilson, Sons & Cia. Os três novos navios da Royal Mail Line da classe “A”, Amazon, Aragon e Arlanza, um misto de carga frigorífica com passageiros, apesar de novos foram um fracasso – devido à falta de carne na Argentina e à substituição, por parte dos passageiros, dos navios pelos aviões. Segundo Lawson, os anos de 1962 e 1963 foram de incertezas no comércio internacional, pela diminuição do fluxo de transporte de cabotagem e marítimo e fluvial. Houve paralisações (greves) nos portos pelos sindicatos portuários e de estiva, que cobravam cada vez mais por menos trabalho e impunham taxas por prestação de serviços, como a “taxa vexame”, por ter de manipular “latrinas” novas que vinham do exterior (LAWSON, 1985, f. 122).

A partir de 1964, o comércio internacional é beneficiado com o fim da lei do selo (lei nº 4.505 de 30 de novembro de 1964) facilitando muito a vida burocrática das agências. No ano que segue inicia a era da Marinha Mercante Brasileira – redesenho das Conferências de Fretes e garantias de 50% do tráfego internacional para as empresas brasileiras de navegação, tudo dividido com o Lloyd Brasileiro. Dois anos após essas mudanças, em 1966, a Cranston Woodhead & Co. intensificou suas atividades e, conseqüentemente, aumentaram os lucros decorrentes do escoamento de parcela da produção da soja, que já se firmava como um produto de larga escala no Brasil, incentivando a vinda de casas de negócios internacionais – especialmente inglesas e alemãs – e a chamada dos navios (ainda em pequena escala) para carregar tanto soja⁹³ quanto farelo de soja destinados à Europa. O mercado produtivo aquecido favoreceu a implementação de empresas, como Olvebra, Irgovel, Incobrasa⁹⁴ e tantas outras, quase todas com administração chinesa. Sobre essas indústrias, Peter lembra:

Nos anos de 1960 definitivamente a soja se estabeleceu como o produto de exportação mais importante do Rio Grande do Sul. Esta semente foi introduzida

⁹³ A soja superou as colheitas de arroz e milho, tornando-se o produto dominante da agricultura do RS. Esse grande salto produtivo e o aumento do uso de fertilizantes pegaram os portos de Rio Grande e Porto Alegre despreparados para o grande aumento de navios entrando e descarregando nos portos.

⁹⁴ Indústrias americanas de processamento de grãos como soja, milho, arroz, entre outros. Nos primeiros anos, os grãos eram carregados em sacas, que eram cortadas por estivadores com facas, e o conteúdo do saco derramado nos porões dos navios. Posteriormente foram construídos silos de armazenagem de grãos nos portos de carga.

pelos chineses, que fugiram da parte continental da China, tomada pelos comunistas e que posteriormente se estabeleceram em Porto Alegre, depois de primeiro ter passado por Hong Kong. O primeiro chinês que me lembro foi um Sr. Hshieh (que tinha uma bela esposa). Ele fundou a empresa Incobrasa. Posteriormente foi seguido por Mr. Ling e a família, que criaram a Olvebra e enquanto isso a Bunge & Born, através dos seu subsidiário local a Samrig, não perdeu tempo em vender soja e persuadir os agricultores a plantar estas sementes. As colheitas eram pequenas no início, mas logo cresceram para quantidades grandes suficientes para Incobrasa, Olvebra e Samrig para ter suas próprias instalações de transformação da soja, transformando a soja em farelo de soja e óleo de soja. O alimento era proteína pura e muito da demanda era para ração de gado. Isto deu-lhes um lucro muito maior do que vender o grão em si e o cultivo aumentou no ano em tamanho, ano a ano. Intermediários da soja começaram a se estabelecer em Porto Alegre, comprando feijão de cooperativas de agricultores, e vendendo-os aos trituradores ou exportadores para clientes no exterior (WOODHEAD, 1985, p. 26).

Esse contexto levou a Empresa a sofrer um forte impacto devido à grande quantidade de navios fretados (em ambos os portos ou só no de Rio Grande). Em alguns casos como agentes dos proprietários, noutros como agentes de fretamento, e noutras vezes como os dois. Uma situação inédita para a Empresa. O escritório de Rio Grande, nessa época do *boom* da soja, atuou como agente de compensação ou de encaminhamento, dando muito trabalho. Essa situação gerou sobrecarga na área das contas dessa filial.

4.2.2.3 Terceira geração: Frank Edward Cranston Woodhead

Em 01 de março de 1968, aos 19 anos, Frank Edward (3ª geração) começou a trabalhar na Empresa. Tinha se formado em Buenos Aires e estava cursando a faculdade de Administração de Empresas na Unisinos (Universidade do Vale do Rio dos Sinos), em São Leopoldo. O fato de Frank estudar em escolas inglesas demonstra, em primeiro lugar, um costume tradicional entre ingleses e descendentes. Conforme se constata nos relatos de Basil e Richard, na primeira geração da família os filhos eram enviados à Inglaterra, da segunda geração em diante, os descendentes eram enviados para o St. George's College North, em Buenos Aires. Em segundo lugar, verifica-se nesta prática a existência de um conjunto de relações entre compatriotas que residem na mesma cidade, na qual a família é a base, pois representa o grupo social. Esse conjunto pode ser definido genericamente como rede social, ou seja,

[...] agrupamentos de indivíduos que mantêm contatos recorrentes entre si, por meio de laços ocupacionais, familiares, culturais ou afetivos. Além disso, são formações complexas que canalizam, filtram e interpretam informações, articulando significados, alocando recursos e controlando comportamentos (KELLY, 1995 apud TRUZZI, 2008, p. 203).

Com a entrada de Frank na administração, a Cranston Woodhead & Co. passou a integrar a lista das empresas familiares que chegaram à terceira geração atuando no mercado. Dessa forma, ela ultrapassa as estatísticas relativas à sobrevivência das empresas apontadas por Carla Antonaccio (2007). Um dos fatores que contribuíram para a sobrevivência da empresa foi a capacitação ou formação profissional, que aponta para a existência de uma estrutura organizacional e de gestão,⁹⁵ na qual prevalecem os valores empresariais como aspectos preponderantes para o desenvolvimento da organização familiar (CASILLAS; VASQUES; DIAZ, 2007, p. 78-79).

Nesse período, foi lançado um novo serviço chamado “Linha Independente do Prata”, para absorver uma parte do mercado ao lado das Conferências. A Empresa conseguiu mais as representações das Linhas Johnson Line, de Estocolmo, a Suid Amerika Lijne, da Noruega, ambas representadas até então pela Wigg, a Royal Interocean Line, com sede em Rotterdam, cujo serviço de linhas era entre a costa leste Sul-americana e o Extremo Oriente, com sede operacional em Hong Kong (LAWSON, 1985, f. 215).

Foi inaugurado também o terminal Almirante Soares Dutra, em Tramandaí, que forneceria petróleo cru à refinaria Alberto Pasqualini de Canoas. A Cranston Woodhead & Co. foi nomeada Agente Geral para atender aos navios noruegueses, sendo que os primeiros navios a descarregarem petróleo bruto – o OBO⁹⁶ e o Bjorghaven⁹⁷ – foram atendidos por Frank Edward – seu primeiro desafio operacional na Empresa.

Em 1969, ocorrem mudanças estruturais e administrativas, entretanto a composição societária permaneceu a mesma, ou seja, houve a extinção do cargo de presidente consecutivamente à equiparação igualitária dos sócios. Nesse mesmo ano, Peter Douglas foi convidado a assumir o consulado da Noruega em Porto Alegre. Sua nomeação tinha por finalidade cuidar dos interesses noruegueses para a instalação da primeira fábrica norueguesa

⁹⁵ Gestão é atividade empreendedora de alguém que está engajado num empreendimento, reconhece viável uma ideia para um produto ou serviço, um negócio, e o leva adiante.

⁹⁶ OBO – Oil Bulk Ore Carrier – navios especialmente desenhados que carregavam petróleo bruto nos tanques centrais no Oriente Médio para o Brasil e levavam minério de ferro nos tanques laterais para o Japão – vindo em lastro entre Japão e Oriente Médio.

⁹⁷ O Bjorghaven era na época o maior navio do mundo – 75.000 tons com calado de 16,5 m. Levou mais de cinco dias para descarregar devido a problemas na boia. FECW ficou estes cinco dias a bordo contra sua vontade e servindo de intérprete entre o pessoal da Petrobrás e o comando do navio.

e celulose, a Borregaard,⁹⁸ na qual também atuou como diretor por um período posterior (WOODHEAD, 1992, f. 31).

A Cranwood comprou a Auto Nordeste de Caxias do Sul. Apesar de todas as boas intenções, uma administração infeliz, má reputação dos produtos Chrysler e acordos elaborados conduziram tanto a Auto Nordeste S.A. quanto a Cranwood à falência. O prejuízo e a culpa sobre o fracasso do negócio foi assumida por Basil. Em contrapartida, a Empresa amplia horizontes visto que Erling Lorentzen, casado com a princesa Ragnild da Noruega, e dono de vários negócios no Brasil, convidou Peter Douglas para assumir a representação da Norsul 1 e seu rebocador Tupã. Essa representação que parecia insignificante ganhou dimensão na década seguinte (LAWSON, 1985, f. 221).

Segundo Basil, a década de 1970 pode ser considerada dourada para Empresa. O período foi marcado pelo início da containerização⁹⁹ dos navios de longo curso. Em 1971, Frank Edward seguiu para Amsterdam para fazer treinamento na Koningjkle Hollansche Lloyd (já integrante do grupo Nedlloyd), em Amsterdam, passando por Bremen e Hamburgo (LAWSON, 1985, f. 208). Em 1972, a Empresa completou 50 anos de existência e a supersafra de exportação da soja proporciona uma excepcional movimentação de navios. Iniciou-se a informatização da Empresa, com investimentos tecnológicos e parcerias com o Grupo Lorentzen¹⁰⁰ para a aquisição da Navegação Taquara. Em 1985, a Navegação Taquara

⁹⁸ Em 1968, a Borregaard tem seu primeiro plantio de eucaliptos, executado pela comissão técnica da empresa Noreno do Brasil. Em 1970 adquire a fazenda Barba Negra, no município de Barra do Ribeiro, com mais de 10 mil hectares para formação de florestas. Em 1972 inaugura oficialmente a planta industrial de Guaíba. Em 1974 ocorre a interrupção da produção por um período de 100 dias, para instalação de avançados equipamentos tecnológicos com o objetivo de reduzir os impactos ambientais oriundos do processo fabril. Em 1975 o controle acionário passa para Sulbrasileiro/Montepio da Família Militar. Em 23 de dezembro, a razão social passa a ser Rio Grande Companhia de Celulose do Sul – Riocell.

Disponível em: <<http://www.celuloseriograndense.com.br/empresa/>>. Acesso em: 22 nov. 2012.

⁹⁹ A containerização é um importante elemento de inovação em logística que revolucionou o comércio internacional. Até então, a manipulação das mercadorias exigia um trabalho brutal de força humana, havia risco de danos à carga, ao manipulador, ao meio ambiente, além da facilidade de roubo. A utilização de containers padronizados reduziu o tempo de carregamento e descarregamento em portos, otimizou espaços de armazenamento e possibilitou a utilização intermodal no transporte de cargas, tornando todo esse processo mais rápido, seguro e eficaz (GULLO, 2007, p. 1).

¹⁰⁰ Em 1953, Erling Lorentzen trocou sua terra natal, a Noruega, pelo Brasil. Veio para o país ajudar o pai nas relações com os agentes que representavam os negócios da família na América Latina e começou a fazer fortuna com o Grupo Lorentzen. Primeiro, comprou uma distribuidora de gás de cozinha colocada à venda pela Esso. Em 1963, fundou a sua própria empresa de navegação, a Companhia de Navegação Norsul (Norsul). A empresa é hoje uma das líderes no setor, especializada no transporte de cabotagem (entre portos) e de longo curso, sendo proprietária das barcas que chegam ao Portocel com madeira de eucalipto embarcada em Caravelas e a celulose produzida pela Veracel em Belmonte, ambas no sul da Bahia. O Grupo Lorentzen detém atualmente 70% do capital da empresa. No final dos anos 60, Lorentzen começou a participar do projeto para a construção da Aracruz, porque conhecia pessoas de empresas de celulose na Escandinávia que poderiam fornecer tecnologia para a companhia brasileira. O empresário, que começou na Aracruz com apenas 5% de participação, chegou a ter quase um terço da empresa. Apegado às tradições nórdicas, o empresário passou para os filhos o amor por seu

era a maior companhia de barcas do sul do Brasil. Estas barcas trafegavam entre os portos de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande (como principal terminal) e estendiam sua rota rio acima também até Estrela (LAWSON, 1985, f. 225). Todas essas inovações levaram a Empresa a evoluir, ou seja, fazer as coisas de forma diferente (COLLINS, 2006, p. 240).

Nesse sentido, a tecnologia, quando utilizada corretamente, torna-se um acelerador e não um gerador de velocidade. As empresas bem sucedidas nunca iniciam suas transições com tecnologia pioneira, pela simples razão de que não se pode utilizar bem a tecnologia até que se saiba que as tecnologias relevantes para o negócio são somente aquelas que se relacionam com a estratégia da empresa, ou seja, executar as atividades nas quais ela pode ser a melhor (COLLINS, 2006, p. 171-217).

Com a morte de Cecil, em 1961, e de Kitty, em 1966, os três irmãos herdaram as ações da Empresa. Aileen decidiu vender sua parte para James George Kerr, que se tornou sócio com 10% da Empresa e assumiu a gerência de Rio Grande em 1972 (LAWSON, 1985, p. 205). Dessa forma, a Empresa, que concentrava o capital numa única pessoa ou casal, tornou-se um consórcio. Altera-se, assim, o padrão “biológico” de evolução da empresa familiar, que iniciava com um sócio-fundador e passava para filhos e netos (terceiros), o que demonstra a hibridização da mesma. Estas empresas híbridas representam situações em transição de uma fase para outra (NEVES, 2001, p. 4).

Nesse ano a Royal Interocean Line¹⁰¹ comprou o controle acionário da Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij,¹⁰² que, por sua vez, havia comprado um pouco antes o controle da Koninklijke Hollands Lloyd – já conhecida e excelente parceira de negócios por mais de 30 anos. A empresa assumiu a nova razão social Royal Nedlloyd Group e auxiliou a Cranston Woodhead & Co. no processo de informatização. Neste mesmo ano, a Norton Line encerrava suas operações, e no final do ano Alex Grieg, então dono da Agência de Vapores Grieg S.A.,¹⁰³ ofereceu a representação da Ivaran Lines – empresa norueguesa de navegação que viria substituir a Norton Line no tráfego entre a costa leste norte-americana e sul-americana (LAWSON, 1985, f. 225).

país de origem. Disponível em: <http://www.folhalitoral.com.br/site/?p=noticias_ver&id=2271>. Acesso: 05 mar. 2013.

¹⁰¹ Empresa holandesa com linhas que operavam no Oceano Índico, navegando para Tóquio, Hong Kong e Singapura, e no Atlântico Sul, para o Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires. Disponível em: <<http://www.lastoceanliners.com/cgi/lolline.pl?RIL>>. Acesso em: 03 jan. 2013.

¹⁰² KNSM – Real Holand Steamship, empresa holandesa com sede em Amsterdam que atuava na costa leste da América do Sul entre os anos de 1856 e 1981, quando foi adquirida pela Nedlloyd.

¹⁰³ A Agência de Vapores Grieg S. A., fundada em 1930, acumulou experiência em transporte marítimo internacional, representando armadores nacionais e estrangeiros de primeiro nível ao longo deste período. Dotada de modernas instalações e equipamentos em sua matriz em Santos e nas suas filiais distribuídas pelo Brasil. Disponível em: <http://www.grieg.com.br/p_historico.htm>. Acesso em: 01 dez. 2012.

A Cranston Woodhead & Co, nesse período, obteve a representação da Odfjell Tankers¹⁰⁴ – especializados em produtos químicos, levavam ácido fosfórico para a fábrica Companhia Riograndense de Adubos¹⁰⁵ –, então dirigida por Eric Pudler. Em 1973, iniciaram as operações do navio Borg – especializado em celulose e que até 1992 fez mais de 115 viagens consecutivas para Rio Grande. Grande também foi a movimentação de fertilizantes a granel utilizando navios de 35 a 40 mil toneladas, que, não podendo vir a Porto Alegre, utilizavam o porto de Rio Grande (WOODHEAD, 1992, f. 35).

Por essa mesma época ocorreu uma fraude na filial de Paranaguá, que ocasionou a demissão e substituição da maioria dos funcionários. Para compensar o prejuízo, em março de 1974, com auxílio financeiro da Superintendência Nacional da Marinha Mercante,¹⁰⁶ foi assinado um contrato de construção de cinco navios fluviais autopropulsados, de 2.700 tons cada, com o estaleiro Ebin,¹⁰⁷ em Niterói, conhecidos como “série Porto”, destinados à frota da Navegação Taquara (LAWSON, 1985, f. 225), fortalecendo essa Empresa que deu bom retorno financeiro. O incentivo do governo visava suprir

[...] as dificuldades para renovar a frota oficial e fazer novas aquisições para os armadores privados que deveriam ser resolvidas com duas iniciativas: 1) desenvolver a indústria da construção naval estimulando as empresas nacionais e atraindo multinacionais; e, 2) criar uma linha de financiamento para renovar a frota. Ambas deveriam ser feitas mediante a criação de uma taxa de reaparelhamento da Marinha Mercante que formaria um fundo específico para financiá-la (CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO, 1956 apud GOULARTI, 2010, p. 255).

Frank Edward se desligou das rotinas administrativas da Cranston Woodhead & Co. e assumiu a diretoria executiva da Empresa. No mesmo ano, Ernesto Cunningham, ex-subgerente da Felixal (*trading* de grãos) de São Paulo, assumiu a gerência de Paranaguá. Em 1977, Frank

¹⁰⁴ Odfjell, empresa de transporte e armazenagem de produtos químicos líquidos a granel, ácidos, óleos comestíveis e outros produtos especiais. Originalmente criada em 1914, a companhia foi pioneira no desenvolvimento dos negócios de navio químico, em meados de 1950, e mais tarde dos negócios de armazenamento de tanque, no final de 1960. Disponível em: <<http://www.odfjell.com/AboutOdfjell/CorporateInformation/Pages/CompanyInformation.aspx>>. Acesso em: 07 fev. 2012.

¹⁰⁵ Empresa de fertilizantes fundada em 1950 e inaugurada em 1953 pela empresa francesa Réno Engrais et Produits Chimiques, em conjunto com o Instituto Rio Grandense do Arroz. Na década de 1960, foi criada uma unidade em Porto Alegre

¹⁰⁶ Antiga Comissão da Marinha Mercante, que foi criada em 1941, passando pela aprovação do Fundo da Marinha Mercante, em 1958, pelo fortalecimento administrativo e financeiro da CMM, transformada em Sunamam, até o esvaziamento e extinção da mesma em 1989 (GOULARTI, 2010, p. 250).

¹⁰⁷ Denominado de estaleiro Aliança desde 2004, quando o mesmo foi adquirido pela CBO (Companhia Brasileira de Offshore), empresa de navegação do setor de apoio marítimo às plataformas de petróleo. A CBO faz parte do Grupo Fischer, um conglomerado brasileiro que atua em diversos segmentos e países. Disponível em: <<http://www.citrosuco.com.br/fischer/fischer/sites/fischer/cbo/empresa/historia.html>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

Edward e Peter Douglas participaram, em Londres, de uma conferência sobre o futuro da containerização no mundo, cujo palestrante principal foi o próprio inventor e introdutor do container no mundo dos negócios, M. P. McLean,¹⁰⁸ que deu aos dois (pai e filho) uma visão antecipada e acurada do que seria a próxima década.

No ano seguinte foi aberto escritório e filial de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, para a movimentação de grãos (soja e trigo) utilizando sistema de descarga desenvolvido ou aprimorado no RS pela Tecno Moageira S.A.¹⁰⁹ (Sr. Elter). O investimento naquele porto foi uma “oportunidade” aproveitada pelo Grupo para atender clientes afoitos em poder movimentar cargas de forma adequada (WOODHEAD, 1992, f. 47).

Em 1979, o sistema administrativo foi reformulado e modernizado, com a remodelação do Departamento de Contas. As elevadas taxas de inflação valorizaram o setor financeiro da Empresa, tornando-o mais importante que a parte operacional. Essa fase é marcada pela especulação do mercado financeiro, que alimenta a elevação dos juros. A década de 80 caracterizou-se pela consolidação dos containers, que revolucionaram os serviços marítimos mundiais. Os primeiros navios a carregar containers eram essencialmente os mesmos navios antigos de carga geral, que carregavam pelo convés, não por opção dos armadores, mas pela pressão dos embarcadores ou recebedores de cargas, que viam neste sistema não os ganhos para os armadores, mas a drástica redução de roubo e avarias nas cargas mais sensíveis (WOODHEAD, 1992, f. 53).

A adoção do sistema de embarque em containers no Brasil e no Rio Grande do Sul ocorreu por conta da pressão dos embarcadores de calçados que estavam iniciando suas exportações para os Estados Unidos. Além disso, facilitava o transporte do tabaco, suscetível ao manuseio e absorção de cheiros externos. Com a chegada definitiva dos containers no Brasil, em 1980, foi fundada a Cranston Transportes Integrados Ltda., uma subsidiária da Cranston Woodhead & Co. com o objetivo de fornecer todos os serviços de recebimento,

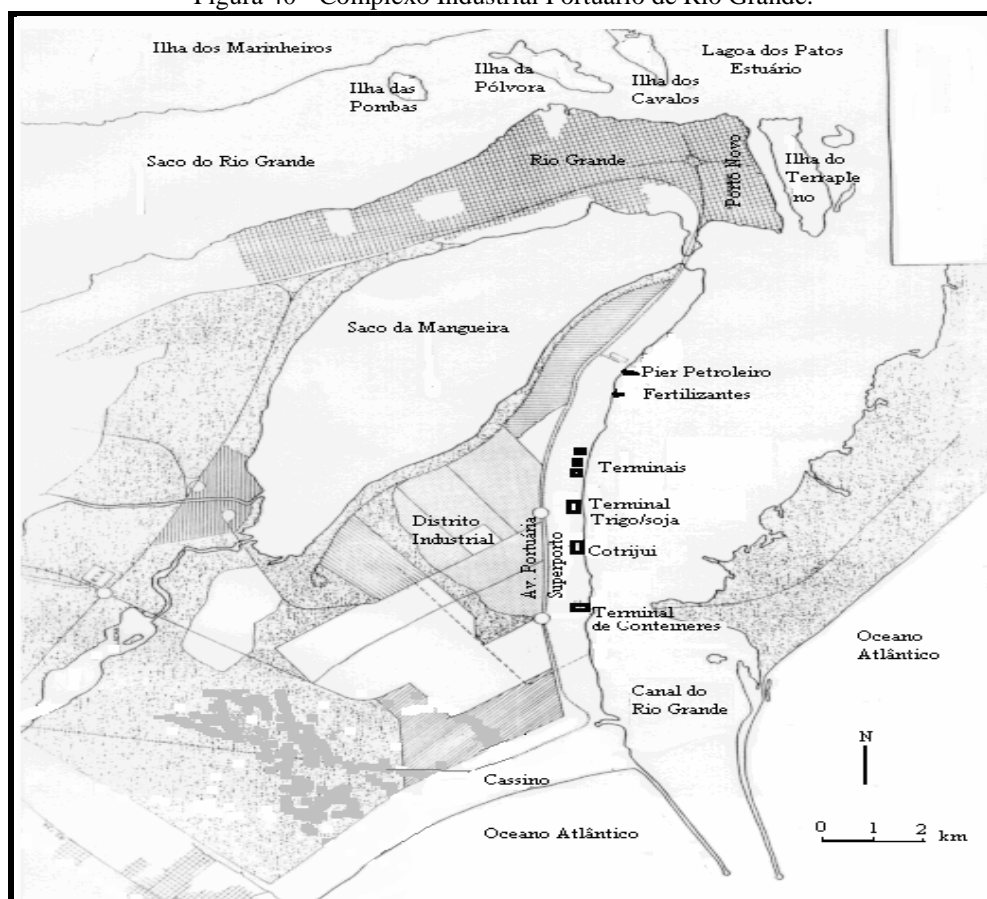
¹⁰⁸ Empresário americano, chamado de o pai da containerização, que desenvolveu o sistema de cargas em containers em 1956, substituindo o transporte a granel, método tradicional de transporte de cargas de mercadorias. Fundou a Sea-Land Service Inc., empresa pioneira no intermodal de negócios de transporte de carga. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2001/05/29/nyregion/m-p-mclean-87-container-shipping-pioneer.html>>. Acesso em: 10 fev. 2013.

¹⁰⁹ Fundada em 1966 em Porto Alegre, com capital social 100% nacional, a TMSA inicialmente dedicou-se à produção de máquinas e equipamentos para moinhos e silos de cereais. Totalmente fabricados a partir de perfis e chapas de aço carbono e ligas, os elevadores industriais eram fabricados somente com componentes mecânicos de alta qualidade, tais como: sistema de acionamento (motor, redutor e contrarrecuo), conjunto de mancais, rolamentos e retentores, além da correia e fixadores. Logo nos primeiros anos de atividade, porém, passou a fornecer também equipamentos destinados à movimentação e preparo de granéis sólidos em geral, tais como cimento, minérios (carvão, cinza, rocha fosfática, calcário, etc.) além de cereais e farelos, nas maiores cadências já alcançadas no Brasil. Disponível em: <<http://www.tmsa.ind.br/index.php/br/empresa>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

pátio (armazenamento), oficinas e demais demandas dos armadores, pois os containers eram considerados equipamentos do navio e pertenciam aos armadores ou empresas de *leasing*¹¹⁰ (WOODHEAD, 1992, f. 44).

Além do serviço já citado, a Empresa oferecia o serviço de transporte rodoviário em carretas especiais, inicialmente em Santa Cruz do Sul, para atender às demandas dos exportadores de fumo. Também foi comprado o primeiro lote na nova área disponibilizada pelo então CEDIC (Centro de Experimentação e Divulgação Científica), no superporto de Rio Grande, e três cavalos mecânicos/carretas Fiat para atender a este mercado (WOODHEAD, 1992, f. 44).

Figura 40 - Complexo Industrial Portuário de Rio Grande.



Fonte: CEDIC.

A fundação da Cranston Transportes Integrados Ltda. consolidou o processo contínuo de entrada da Empresa no mercado internacional. Três fontes principais fundamentam o mercado internacional, são elas: 1) características individuais, quando o indivíduo percebe as oportunidades de um determinado nicho de mercado, possuindo condições de satisfazer as

¹¹⁰ Uma forma ou variação do sistema de arrendamento.

necessidades deste público, através de uma orientação internacional e na competência do gerenciamento das atividades de fornecimento 2) característica organizacional, quando percebe-se os objetivos da organização, a disponibilidade de recursos para investimento internacional, a diferenciação dos produtos e a visão estratégica de estar presente em mercados globais; 3) característica do meio ambiente, quando estuda-se a disponibilidade de recursos naturais, a localização do país de destino, as condições econômicas do momento e perspectivas para o futuro, a infraestrutura disponível e finalmente as políticas governamentais para fomentar o processo de internacionalização das mais variadas organizações, facilitando, assim, a diversificação de produtos a serem comercializados (GOMES et al., 2009).

Em 1982, foi inaugurado o Polo Petroquímico do Sul. A Empresa assumiu um contrato de transporte de 35.000 tons/mês de carvão, transportando o produto de Charqueadas ao Polo. Para executar esse serviço adquiriu um navio com capacidade de 360 tons, operado pela Navegação Taquara por muitos anos, ao mesmo tempo em que a Empresa atendia navios oceânicos executando serviços de agenciamento marítimo. Dois anos depois o Grupo decidiu pela centralização de todos os escritórios da Empresa em um único local. Em 1985, Lorentzen decidiu sair da parceria com a Taquara para concentrar esforços no empreendimento da fábrica de celulose. A compra destas ações (então com 50%) se dá pela própria Taquara – então bem capitalizada. Foi o fim de uma excelente e muito proveitosa relação comercial e pessoal entre as duas famílias (LAWSON, 1985, f. 225).

Quando Richard Alan faleceu, em 1987, cerca de 60% do capital da empresa Cranston Woodhead & Co. estava nas mãos de Lawson e da viúva de Richard, Clodagh Mary Woodhead. Houve então, em 1989, uma remodelação societária da Empresa, na qual a Cranston Woodhead & Co “original” se tornou uma *holding* natural. Foi fundada uma nova empresa operacional, a Cranston Woodhead Rio Grande, e admitiu-se a entrada de novos sócios, que já trabalhavam há mais tempo para a Empresa, entre eles: Jan Engles, Antony Rover Batista e Devilla, todos com 10% cada e saldo de 70% com a *holding*. Em meio a esta mudanças, o Grupo Odfjell (da Noruega), através da subsidiária Norsafe, comprou 50% das ações disponíveis da Taquara, melhorando muito sua precária situação financeira, desestabilizada pelas altas taxas de juros e inflação (WOODHEAD, 1992, f. 46).

Na década de 1990, a Cranston Woodhead & Co. conseguiu a representação da Transroll e da RoSA Line (formada pela Jonhson Line da Suécia e Williamsen da Noruega), que encerrou as atividades com um histórico de fracassos depois de apenas um ano no

serviço. Isso ocorreu em meio as greves dos estivadores em Rio Grande, por causa da Incobrasa¹¹¹ – seu novo terminal não requisitava estivadores –, incentivou os navios das linhas da costa leste americana a utilizar o porto de Imbituba, em Santa Catarina. Iniciaram-se os primeiros problemas e conflitos entre os novos sócios na Taquara – Frank Edward e Carl Odfjell, provavelmente pela disputa de poder (WOODHEAD, 1992, f. 35).

Podemos dizer que o conflito nos remete à ideia de desacordo e divergência de interesses, quando o poder não é absoluto e sua distribuição é desigual nas sociedades, cada uma das partes busca influenciar a outra buscando alcançar seus propósitos, qualquer tentativa de dobrar uns à vontade de outros encontrará alguma forma de esforço para resistir a essa submissão. A resistência então é parte integrante das relações de poder onde se emerge os conflitos e interesses. Sempre que se estabelece uma relação de poder há a possibilidade de resistência e conflito (ROMANIELLO, 2002, p. 1).

Na mesma década o Grupo Odfjell, através da Norsafe, assumiu o controle da Navegação Taquara (por 10 ações), estabelecendo sua própria administração. Frank e Dan Norske se desligam da Empresa e assumem a direção da CTIL por tempo integral. A Cranston Woodhead & Co. (*holding*) repassa mais 10% de seu capital para a empresa operacional *Cranston Woodhead Rio Grande* que, por sua vez, troca de nome para *Cranston Woodhead – Agenciamento Marítimo*. A Hamburg Sud compra os navios e direitos de uso da RoSA Line (WOODHEAD, 1992, f. 46).

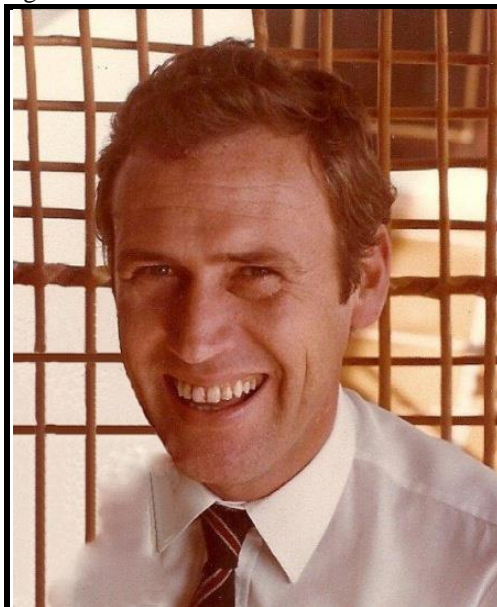
A Empresa completou 70 anos com computadores em todas as mesas intermediando a comunicação via satélite com os navios instantaneamente. Tinha equipe de vendas competente liderada por Jan Engels, que se mudou para Porto Alegre e assumiu a área comercial. Anos de atividades, não só no agenciamento de Linhas que eram representadas pela Empresa, mas de uma excelente participação no mercado de graneis (especialmente soja e seus derivados), com a representação dos maiores nomes de empresas mundiais do ramo, como a Continental Grain, Cargill, Bunge, Saroc, Pagnan, Sanbra e Fertimport (WOODHEAD, 1992, f. 3).

Por outro lado, a *Containers e Transportes Integrados Ltda.* emergiu como uma empresa totalmente consolidada, maior até que a empresa-mãe, com um enorme terminal de containers em Rio Grande (cerca de 90 mil m²), 40 caminhões e carretas, cerca de 30 empilhadeiras, entre elas a Madal 3012, a primeira máquina com tecnologia de ponta totalmente construída no Brasil para levante de containers de até 30 tons. Simultaneamente

¹¹¹ Empresa de processamento de soja que, a partir de 1995, aumenta sua capacidade para processar 2.000 toneladas de grãos por dia. Disponível em: <<http://www.incobrasa.com/>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

construía um enorme armazém de cargas de 12.000 m² em Santa Cruz do Sul, num contrato de cinco anos com a Souza Cruz. O ciclo encerrou com o falecimento de Peter Douglas. A empresa ficou no comando de Frank Edward Cranston Woodhead, então com 44 anos (WOODHEAD, 1992, p. 28).

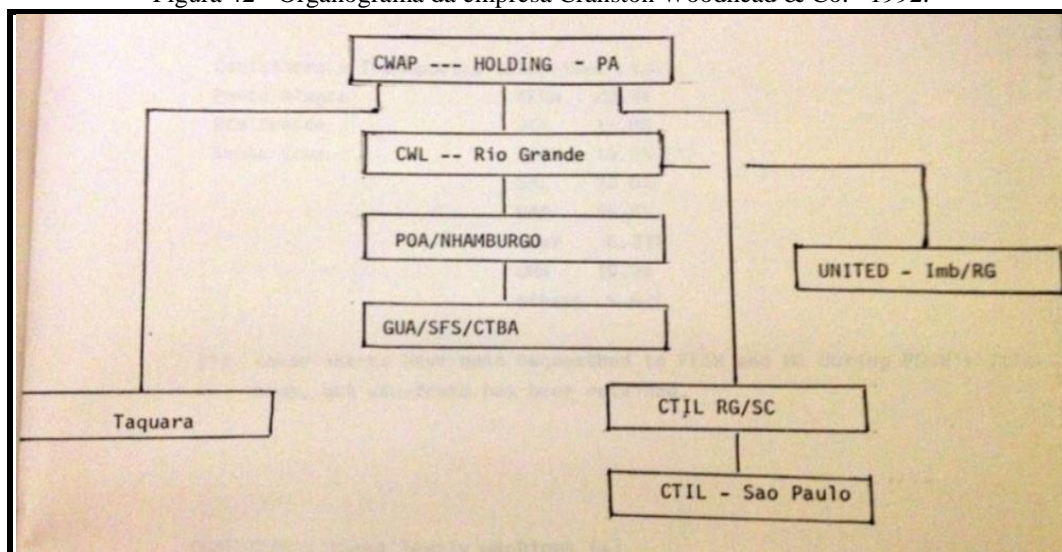
Figura 41 - Frank Edward Cranston Woodhead.



Fonte: Acervo particular de Frank C. Woodhead.

Conforme o gráfico abaixo, em 1992, a *Cranston Woodhead Administração e Participações Ltda.* detinha 60% da *Cranston Woodhead Ltda – Rio Grande*. Essa, por sua vez, era responsável pelas filiais de Porto Alegre, Novo Hamburgo, Paranaguá, São Francisco do Sul e Curitiba, e detinha 35% da *CTIL* e cerca de 4% da *Taquara*.

Figura 42 - Organograma da empresa Cranston Woodhead & Co.– 1992.



Fonte: Woodhead (1992, p. 79).

Tabela 2 - Situação societária da empresa Cranston Woodhead & Co.– 1992.

Empresa	Acionistas	Percentual
Cranston Woodhead A. P. Porto Alegre	BHL CMW PDCW GK ECW MS Outros	30,0% 27,5% 27,5% (*) 10,0% 2,5% 1,9% 0,6%
Cranston Woodhead Ltda. Rio Grande	JGK 10,5% ARB 10,5% JLE 10,5% CDEV 8,5% CWAP 60,0%	10,5% 10,5% 10,5% 8,5% 60,0%
Containers e Transportes Integrados Ltda. Porto Alegre Rio Grande Santa Cruz	FECW JGK PDCW S.A.L WAP CDEV CMW Outros	20,0% 11,0% 10,0% (*) 13,0% 35,0% 0,33% 10,0% 0,67%
(*) Essas ações foram legadas a FECW e MS durante o tempo em que PDCW viveu, mas o usufruto foi mantido.		

Fonte: Woodhead (1992, p. 79).

Conforme relatos dos memorialistas, ao longo dos anos a Empresa passou por várias transformações, que estão pontuadas em ordem cronológica na tabela abaixo:

Tabela 3 – Evolução da Empresa Cranston Woodhead & Co.(1922-1992)

ANO	ALTERAÇÕES	COMPOSIÇÃO	SERVIÇO/ ATIVIDADE
1922	Fundação: Matriz – Rio Grande Filial – Porto Alegre Capit. Soc. Rs.50:000\$000	Sociedade: Joseph – 50% (+ equipe); Cecil – 50% (apoio de alguns funcionários)	Agentes gerais da Royal Mail Steam Company e da William Cooper & Sobrinhos Ltda.
1923	Abertura de filial em Pelotas	Gerência: Julio Figurelli	Representantes para a Cia. de Navegação das Lagoas. Gerente:

			Leonardo Wilkoszynski.
1925	Cecil assume a Empresa. Joseph volta para a Inglaterra em semiaposentadoria. Capital social foi elevado para Rs100:000\$000.	Continua sociedade entre pai e filho (50% cada). Basil inicia como <i>office-boy</i> da Empresa.	Agenciamento de cargas Royal Mail. Representação de produtos veterinários da Cooper's.
1925	Participação com 20% na Empresa Frutas do Rio Grande Ltda.	Supervisão de Edwardo Henriques, contador da filial de Porto Alegre.	Venda e agenciamento de frutas para exportação, atendida através da filial de Porto Alegre.
1930	Recrutamento de profissional capacitado para assessorar Cecil.	Contrato salarial com Frederic W. Burton.	Principal assistente de CCW – 2º na escala hierárquica da Empresa.
1933	Basil assume a responsabilidade da filial de Porto Alegre.	Mudança de Basil para Porto Alegre e de Cecil para Rio Grande.	Troca de cartas com Cecil em Rio Grande ou Europa.
1941	Capital social elevado para Rs200:000\$000.	75% Joseph e 25% Cecil.	
1944	Alteração social (divisão em ações). Cap. soc. subiu de Rs.400:000\$000 para Rs.600:000\$000.	Cecil e Joseph abrem 15% das ações a Basil e 15% a Frederik, ficando com 30% cada um.	
1946	Aberta nova frente de negócios.	CW & Co.	Importação e exportação de mercadorias.
1946	Nova alteração social com a morte de Joseph. O capital social sobe para Cr.\$1.000.000,00.	Sra. Woodhead assume o lugar do marido no conselho.	
1947	Separação do Departamento de Automóveis e Acessórios. Criação da Cranwood S.A.	Cecil no comando e Richard como assistente.	Empresa separada: representação de automóveis e acessórios.
1948	Alteração social (sociedade por cotas de responsabilidade).	Richard e Peter (filhos de Cecil) também se tornam sócios.	
1948	Alteração contratual com o falecimento de Dolly, esposa de Joseph.		

	Capital permanece igual (Cr. 1.500,000,00).		
1949	Matriz volta para Rio Grande.	Basil vai para o comando em Rio Grande.	Maior movimento de navios em Rio Grande.
1949	Abre filial da Cranwood em Rio Grande.		
1950	Abertura da filial em Paranaguá, no Paraná.	Sistema de trocas; inversão do comércio internacional, ênfase nas exportações.	Agenciar as exportações de café.
1950	CW & Co. se estabiliza: conquista de três grandes linhas Internacionais.	Royal Mail Line – 10 navios; Norton Line –14 navios; KHL – 11 navios.	As três linhas permaneceram com a Empresa por volta de 30 anos.
1951	Cranwood e CW & Co. atingem recorde de produtividade.	Atingem número elevado em tonelagem de exportação.	Fumo – melhor produto.
1952	Retorno da matriz a Porto Alegre.		
1952	Abertura de escritório em Paranaguá	Gerente da filial: Van Herp.	Exportação de café.
1952	Representação da P& I – Associações de Proteção e Indenização.	CW & Co.	Representação de seguros aos armadores.
1953	Ingresso no transporte rodoviário.	Compra de quatro caminhões Austin.	Transporte de café.
1953	Encerramento da representação da Cooper's (após 30 anos).	Continuam prestando serviço para Cooper's.	
1953	Representação das linhas KHL e RZAL em Paranaguá.		
1954	Abertura de escritório em Curitiba (subordinado à filial de Paranaguá).	Gerente: Manoel Rubens Magalhães. Muitos lucros para a filial	O porto de Paranaguá é inundado por sacos de café – maior exportador.
1955	Fechamento da Cranwood em Curitiba.	Política de governo incentiva a produção nacional e dificulta as importações.	
1955	Criação da Sul Atlântida Ltda. (subsidiária).	Agencia Marítima da CW & Co. muito rentável.	Coordenar a estivagem dos navios (e fugir da apertada legislação que limitava os

			lucros).
1956	Nomeados os agentes Gerais da Swissair – Cia. de viagens aéreas.	Porto Alegre.	Representação da Swissair.
1957	Favorecimento nas relações com a Norton Line.	Nomeação de Lachmann no lugar de Grant (difícil convivência).	
1958	Alteração social: a Empresa torna-se uma Sociedade Anônima.	Cecil (30%); Basil (30%); Richard (20%); Peter (20%)	
1958	Reestruturação da Cranwood (dificuldades na importação de carros).	Contrato de dois diretores brasileiros para compor a equipe do novo negócio, ferindo o espírito britânico da CW & Co.	Venda de maquinários de construção de estradas e pavimentação.
1960-63	Crise em função da diminuição do transporte marítimo.	Leis que limitavam as participações estrangeiras no comércio internacional.	Taxas altas, greves, falta de carne na Argentina e fortalecimento do transporte aéreo (pessoas e cargas).
1960	Cranwood assume a distribuição do carro Simca no RS.	Comprada pela Chrysler anos mais tarde.	Revenda de carro nacional.
1964	Com o “golpe militar” foi restaurada a ordem nos portos brasileiros.	Fim das lei do selo, facilitando a burocracia das agências marítimas.	Abertura para o mercado internacional.
1965	Era da Marinha Mercante Brasileira.	Redesenho da Conferência de Fretes e garantias de 50% do tráfego internacional para as empresas bras. de navegação.	Tudo dividido com o Lloyd Brasileiro (ineficiente e ineficaz).
1966	Intenso atendimento da demanda da soja, em larga produção no Brasil	Porto Alegre: clientes como Olvebra, Irgovel e Incobrasa.	Carregamento de soja e farelo de soja à Europa, principalmente à <i>trading houses</i> alemãs e inglesas.
1967 Vera	Crise financeira na filial de Paranaguá.	Paraná.	Gestão ineficiente do gerente Don Stuart.
1966-69	Intensifica-se o negócio em função do petróleo.	Tramandaí.	Coordenar o carregamento de petróleo.
1968	Incorpora-se à Empresa FECW, filho de Peter, pertencente à 3ª geração	Formado em escola inglesa em Buenos Aires e cursando	Atuando, inicialmente, na área administrativa da

	na linha sucessória.	Administração de Empresas na Unisinos.	Empresa, com eventuais atividades operacionais junto aos navios.
1968	A Empresa é nomeada Agente Geral para o inaugurado terminal Almirante Soares Dutra.	Em Tramandaí.	Descarregamento de petróleo bruto (navios grandes e especiais – OBO e Bjorghaven noruegueses).
1969	Alteração societária (após morte de Cecil e Kitty): venda das ações de Aileen CW para James George Kerr (10%).	James George Kerr assume a gerência do escritório de Rio Grande em 1972.	
1969	Mudança estrutural administrativa.	Porto Alegre.	Extinção da presidência – todos os diretores ficam com a mesma titularização.
1969	Compra da Auto Nordeste, abrindo filial da Cranwood em Caxias do Sul.	Diretor Bataglia – crise nessa filial pela má reputação dos produtos Chrysler e acordos mal feitos.	Falência da filial e da Cranwood.
1969	PDCW recebe a titulação de cônsul da Noruega em Porto Alegre, bem como uma direção na Empresa norueguesa Borregard.	Instalação da primeira fábrica norueguesa de celulose fora da Noruega. As titulações abrem portas para a CW & Co. na Europa, facilitando as negociações.	Exportação de quase 180.000 toneladas/ano para a Borgestad, armadora norueguesa acionista da Borregard.
1972	Jubileu de Ouro da Empresa, coincidindo com a fase “dourada” dessa década.	Grandes oportunidades oferecidas pela alta produção da soja.	Excepcional movimentação de navios.
1972	Substituição da Norton Line (que estava falindo) pela Ivaran Line (norueguesa).	Representação oferecida por Alex Grieg, proprietário da agência de vapores Grieg.	Tráfego entre a costa leste americana e sul-americana.
1972	A Empresa assume o agenciamento da Royal Nedloyd Group (que incorporou a KHL, a KNSM e a RIL).	A Nedloyd auxiliou na introdução da Empresa na “era da informática”.	FECW fez treinamento nessa Empresa, em Amsterdam, Bremen e Hamburgo.

1973	Aquisição da Empresa de Navegação Taquara (60% da CW em parceria com o Grupo Lorentzen 40%).	Porto Alegre, navegação fluvial pelo interior até Rio Grande. Intensificação dos lucros com o aumento no carregamento de navios (soja e petróleo).	Transportavam trigo e fertilizantes entre Porto Alegre e Rio Grande (barcos de 500 tons e Porto dos Casais de 350 tons).
1973	Intensificam-se as atividades com a Noruega.	Rio Grande – de 73 a 92 o navio Borg fez mais de 115 viagens consecutivas.	Carregamento de celulose – Borregard.
1973	Porto de Rio Grande assume o 1º lugar no Estado, privilegiando as atividades da CW.	Grande movimentação de fertilizantes a granel.	Navios de 35 a 40 mil toneladas, o que os desabilitava de ir à Porto Alegre.
1974	Navegação Taquara em Porto Alegre – bom retorno financeiro com o abastecimento da frota.	Contrato com o estaleiro Elbin de Niterói – aquisição de cinco navios fluviais autopropulsados de 2.700 tons cada (série Porto).	Aumento de transporte. Auxílio financeiro da Sunaman.
1976	Alteração no organograma organizacional da empresa – a 3ª geração assume a diretoria principal.	FECW se desliga das rotinas administrativas da Empresa e assume a diretoria executiva financeira.	Propostas de modernização na Empresa.
1976	Lucros retornam na filial de Paranaguá.	Paraná – contrato de novo gerente: Ernesto Cunnigham.	Experiência em <i>trading</i> de grãos.
1978	Abertura de nova filial.	São Francisco do Sul/ SC.	Movimentação de grãos (soja e trigo) através da Tecno Moageira.
1979	Crescimento dos lucros e quase estagnação das atividades.	Todas as frentes.	Investimento no mercado financeiro (aplicações).
1979	Modernização e reformulação do sistema administrativo por FECW e Luis Salvador.	Altas taxas de inflação tornam o setor financeiro mais importante que o operacional.	Aplicações em “Open Market”, com alta remuneração diária.
1980	Criação da CTIL, Cranston Transportes Integrados Ltda – subsidiária da CW.	Aquisição do 1º lote no Superporto de Rio Grande e três cavalos mecânicos/carretas Fiat para atender esse	Containerização das cargas – logística – revolução nos serviços marítimos mundiais. Principais

		mercado.	clientes: calçados e tabaco.
1980	Aposentadoria do sócio BHL.	Mais de 55 anos na Empresa.	
1982	Intensificação das atividades da Navegação Taquara.	Porto Alegre e Rio Grande.	Transporte de carvão (entre Charqueadas e o Polo Petroquímico) e gás pelo Tacosul; como também agenciamento marítimo.
1984	Centralização dos escritórios do grupo em um só local.	Porto Alegre – locação de cinco andares de um prédio na Av. Ipiranga.	Facilitar a supervisão de Frank e Salvador.
1985	Navegação Taquara compra as ações da Lorentzen (50%), pelo novo interesse desta em investir na nova Aracruz, ficando com 100%.	Taquara estava bem capitalizada, o que lhe proporcionou a compra das ações da Lorentzen.	
1985	Empresa com lucros ainda elevados apesar das altíssimas taxas inflacionárias, beirando de 30 a 50% ao mês.	Porto Alegre – departamento financeiro mais importante que o departamento operacional.	Investimento no mercado financeiro de curto prazo.
1986	Remodelação societária.	Geral.	Extinção do cargo de presidente.
1987	Alteração dos societários.		Ingresso de novos sócios: Jean e Devila.
1989	Nova remodelação societária na empresa: A CW & Co. original se torna uma <i>holding</i> natural.	Criação da Cranston Woodhead – Rio Grande – Empresa Operacional: CWRG. Repasse de ações do grupo para Rio Grande.	Entrada de novos sócios funcionários: Jan Engles, ARB (Tony) e CDv (Devilla). Os três com 10% e os demais 70% com a <i>holding</i> .
1990	Alteração de capital na Navegação Taquara. Venda de 50% das ações para a Odfigell, através da subsidiária Norsafe.		Precária situação financeira desestabilizada pelas altas taxas de juros e inflação.

1990	Nova representação – Transrol; RoSA Line com os enormes navios RO-LO.	A Empresa consegue manter e conquistar novos clientes apesar dos vários fatídicos planos de governo.	Enfrentamento de problemas como greves dos estivadores em Rio Grande.
1991	O Grupo Odfjell (Norsafe) assume o controle da Taquara por 10 ações e estabelece sua própria administração.	Frank e Sal se desligam da Taquara e assumem as direções da CTIL em tempo integral.	
1991	A CW repassa mais 10% de seu capital para a Empresa Operacional CWRG.	A CWRG troca seu nome para Cranston Woodhead Agenciamento Marítimo-CWAM	
1992	A CWAM faz 70 anos e encontra-se em pleno Estado de evolução.	Computadores em todas as mesas; telex eletrônico e faxes; comunicação via satélite; boa equipe de vendas; representação dos maiores nomes do <i>trade</i> internacional, como: Continebtal Grain, Cargil, Bunge, Saroc, Pagnan, Sambra e Fertimport.	Grandes atividades através das linhas, como também excelente participação no mercado de graneis (soja e seus derivados).
1992	A CTIL, com 12 anos, tornou-se uma empresa totalmente consolidada, maior que a empresa-mãe.	Enorme terminal de containers em Rio Grande (90 mil m ²); 40 caminhões e carretas; 30 empilhadeiras; armazém de cargas de 12.000 m ² em Santa Cruz do Sul.	

Fonte: Tabela de autoria de Vera Cristina Guedes Pinto

A tabela apresenta, além das mudanças na conformação de sócios, alterações de capital social. Na tabela também estão descritos os serviços prestados pela Empresa, a evolução tecnológica, a intensificação e a alternância dos locais de desenvolvimento de suas atividades, que se dividiam entre as cidades de Porto Alegre e Rio Grande. Isso será abordado a partir do olhar dos memorialistas na próxima pauta.

5 DESENVOLVIMENTO URBANO E TECNOLÓGICO NO RS

5.1 IMPRESSÕES DOS MEMORIALISTAS SOBRE AS CIDADES E AS TECNOLOGIAS

Para compreender o conteúdo dos escritos produzidos pelos memorialistas já citados, referentes à história da empresa Cranston Woodhead & Co., utilizou-se a Análise Textual. Seu uso é indicado para materiais impressos, pois pode ser feita quantas vezes forem necessárias. Trata-se da “manipulação de mensagens (conteúdo e expressão), para evidenciar os indicadores que permitam inferir sobre outra realidade que não a da mensagem” (MORAES, 2003, p. 191).

As etapas de uma análise de textual são constituídas por três elementos: unitarização, categorização e comunicação (MORAES, 2003, p. 191). São atividades não estruturadas que não seguem ordem cronológica. Nesta primeira etapa, sugere-se uma leitura em profundidade, da qual se retiram as primeiras impressões, ou seja, a primeira leitura permite uma incursão sobre a leitura (MORAES, 2003, p. 192). Nesse caso os textos já estão postos, são narrativas escritas por memorialistas contando a história familiar e empresarial da família Cranston Woodhead.

Como parte do processo de análise, o autor indica o processo de categorização. Trata-se de fazer os recortes de unidades representativas, enumerá-las e classificá-las em categorias. Para Moraes (2003), a categorização é uma operação de classificação dos elementos constitutivos de um conjunto, por diferenciação e, seguidamente, por reagrupamento segundo o gênero (analogias), com os critérios previamente definidos. Ou seja, a categorização estabelece relações, reúne os semelhantes e constrói categorias; é um processo de comparação constante entre unidades definidas no processo inicial de análise, do qual emerge um novo texto (MORAES, 2003, p. 201). Neste trabalho, a categorização inclui recortes da história empresarial da Cranston Woodhead & Co a partir de 1922, para posterior análise e conclusão. A segunda etapa da análise textual é a inferência. Se a unitarização é a primeira etapa necessária e a categorização é a última fase, a comunicação é o processo do qual emergem novos significados. Na inferência, que é a parte dedutiva do estudo, busca-se fazer uma análise das categorias preestabelecidas na primeira fase da pesquisa, visando encontrar, por lógica ou dedução, fatores de agrupamento, comparação ou até mesmo diferenciação entre os conteúdos apresentados nos textos. Neste ponto da pesquisa, localizam-se informações na pré-análise e elaboram-se outras (MORAES, 2003, p. 201).

Utilizando esse método, elaborou-se a análise dos relatos de Basil e Peter, dos quais, além da história familiar e da empresa Cranston Woodhead & Co., sobressaíram conteúdos

relacionados entre si. Eles trazem informações sobre as cidades de Rio Grande e Porto Alegre, sobre tecnologia e relações sociais, e foram divididos em tópicos, que serão abordados na sequência.

5.2 AS CIDADES

As cidades são estruturas multisseculares, capazes não só de se adaptarem à mudança, como de contribuírem poderosamente para ela. Poderíamos dizer que as cidades e a moeda fabricaram a modernidade, a massa em movimento da vida dos homens. Conforme a regra da reciprocidade impulsionou a expansão da moeda, construiu a tirania crescente das cidades. Elas assinalam a mudança e são também uma consequência da mudança (BRAUDEL, 1986, p. 22). A cidade é um conjunto de máxima concentração e de máxima diversidade de objetos geográficos, que favorece e acomoda grandes contingentes populacionais em distância mínima e atua como estimuladora de relações societais (OLIVA, 2003, p. 73).

As cidades, ao incorporarem trabalho social, aglomeram pessoas, reúnem instituições, concentram grandes infraestruturas de comunicação e transporte; são, elas mesmas, um aspecto das forças produtivas, sendo produzidas como nenhuma outra mercadoria. Dessa maneira, as cidades possuem, simultaneamente, uma realidade material e uma propriedade formal, que as capacitam a abarcar a realidade material de outras mercadorias e suas relações sociais. Ao contrário de outras mercadorias, as cidades recriam continuamente relações ou contribuem para reproduzi-las, realizando a proeza de tornarem-se meio de relações sociais e atuarem como força produtiva. Assim, as formas urbanas são ao mesmo resultado e condição das formas de reestruturação produtiva (LEFEBVRE, 1974 apud SANTANA, 2005, p. 4).

Algumas cidades, desde a antiguidade, utilizam-se da navegação, marítima ou fluvial, para seu desenvolvimento. A utilização pode ser para exploração e descobrimento de “novos mundos”, para o transporte das riquezas encontradas nestes, ou também para meios de transporte. O fato é que para todos estes procedimentos da navegação existe a necessidade da atracagem dessas embarcações, o que demonstra a necessidade e a importância dos portos. Um porto é uma área abrigada das ondas e correntes, localizada à beira de um oceano, mar, lago ou rio, destinada ao atracamento de barcos e navios, com o pessoal e serviços necessários ao carregamento e descarregamento de carga e ao estoque temporário desta, com instalações para o movimento de pessoas e carga ao redor do setor portuário e, em alguns casos, com terminais especialmente designados para a acomodação de passageiros (SOARES, 2000, p. 493).

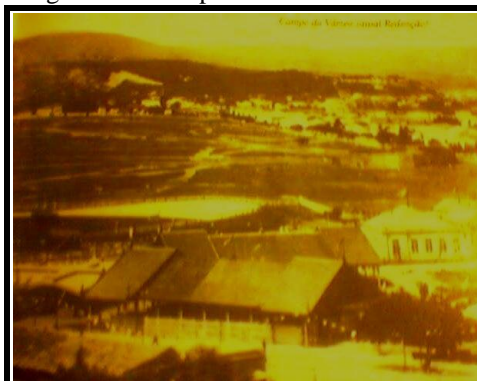
Os portos também podem ser definidos como grandes objetos técnicos capazes de fazer circular fluxos de mercadorias, se constituindo em uma das estruturas cruciais da relação entre mercado regional e mundialização e, ao mesmo tempo, em centros essenciais da regulamentação do transporte e da fabricação. Não precisam da cidade e/ou da proximidade de um mercado de trabalho diversificado, mas sim, sobretudo, de suporte infraestrutural e logístico. No entanto, há experiências de atividades portuárias nas quais o porto encontra na dinâmica da vida urbana os recursos empresariais, humanos, sociais e políticos necessários à sua ação. Tem-se aqui uma forte relação de troca e complementaridade entre porto e vida urbana. A cidade se torna, então, o elo central de articulação entre a atividade portuária e os mercados, radicando-se aí, para muitos, o florescimento de condições capazes de contribuir no desenvolvimento local (SANTANA, 2005, p. 4).

Os cenários em que se desenrolou a história da família e da Cranston Woodhead & Co. foram as cidade de Porto Alegre e Rio Grande. Os memorialistas apontam as mudanças que ocorreram na Empresa como consequência também das mudanças na cidade. As duas – a cidade e a Cranston Woodhead & Co.– são atores sociais que se relacionam através de mecanismos de interação.

5.2.1 A cidade de Porto Alegre

Sobre Porto Alegre, Richard C. Woodhead narra que, em 1920, a família vivia numa casa rosa, num lugar posteriormente conhecido como Várzea, agora o Parque Farroupilha. A Várzea era um deserto de terra vermelha e pó, nenhuma árvore ou arbusto, somente longas trilhas vermelhas, sobre as quais era possível andar para o outro lado e pegar um bonde tanto para Glória como Teresópolis, ou, caso estivesse disposto, poderia dar a volta por todo o caminho.

Figura 43 - Campo da Várzea em 1910.



Fonte: Campo da Várzea 1910.

Figura 44 - Campo de Várzea em 1935.



Fonte: Exposição Farroupilha 1935.

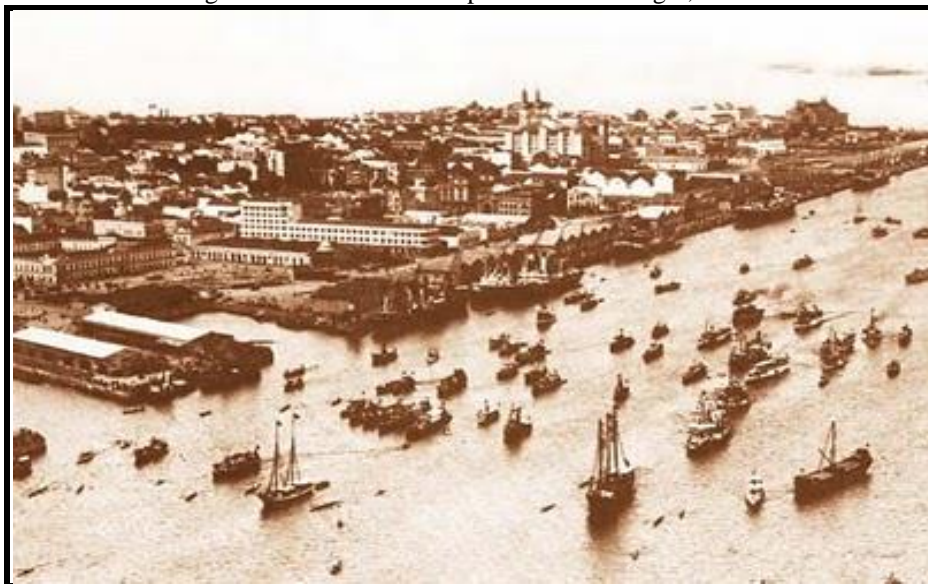
Conta Richard que, um ano depois, a família mudou-se para o Bairro Menino Deus. Segundo o relato, era uma casa com pátio amplo o suficiente para ter um estábulo para dois cavalos, árvores frutíferas, um grande galinheiro para Dolly. Se alguém quisesse, como Joseph C. Woodhead frequentemente fazia, era possível tomar banho no Guaíba, porém, tinha que passar pelo longo jardim dos vizinhos com roupa de banho.

Ao contrário das remotas lembranças de Richard, Basil Lawson recorda da Empresa nos primeiros anos de funcionamento, quando a filial se localizava no piso superior do prédio do Mercado Central, conhecido como Galeria Municipal:

Em 1928, o escritório mudou-se para um novo endereço, Rua Riachuelo nº 199, num prédio térreo que o local incluía um espaço na parte de trás, com acesso à rua do lado (Beco do Afonso), adequado para o armazenamento de produtos da Cooper's. Mais tarde o escritório mudou-se para o edifício Bier & Ullmann, no piso térreo, que conheci quando visitei Porto Alegre, em 1930 (LAWSON, 1985, f. 22).

Basil recorda que Porto Alegre, em 1933, era diferente da grande cidade que é hoje.¹¹² Apenas alguns edifícios mais altos se sobressaíam da quase uniforme linha de construção que aparecia aos nossos olhos quando um navio lentamente se aproximava do seu ancoradouro apontado no porto (LAWSON, 1985, f. 15-22).

Figura 45 - Vista aérea do porto – Porto Alegre, 1930.



Fonte: Porto Alegre uma história Fotográfica.

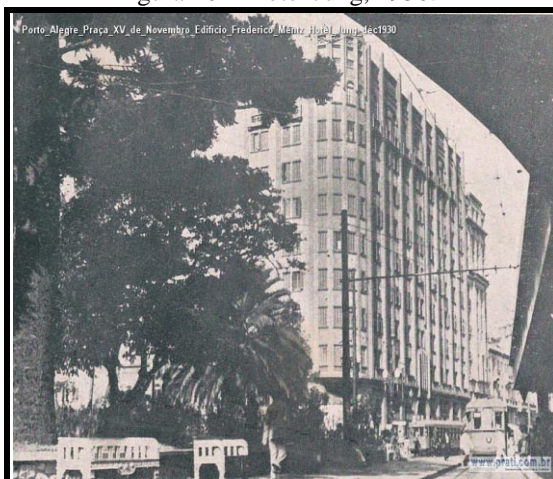
Basil conta que a mais alta estrutura era o Edifício Imperial, então abrigando no térreo o cinema que carrega o mesmo nome até hoje. O novo Hotel Jung, na esquina da Avenida

¹¹² Quando se refere ao presente está falando de 1985, quando escreveu suas memórias.

Otávio Rocha com a Praça 15 de Novembro, provavelmente ficasse com o segundo lugar em altura – a construção ainda está lá, embora não seja mais um hotel.

Alguns anos haveriam de passar antes que a Avenida Borges de Medeiros cruzasse a Rua da Praia (Andradas), alterando fundamentalmente o núcleo do centro, cortando uma área já construída e desapropriando nada menos que 160 propriedades – segundo ele, um produto da ousadia e imaginação do novo plano urbano do então prefeito Loureiro da Silva (LAWSON, f. 36). A descrição de Basil remete a um momento de mudança que alterou a geografia das ruas de Porto Alegre, ou seja, a construção da Avenida Borges de Medeiros, que destruiria velhas casas localizadas nos antigos becos da cidade. Sabemos que as grandes avenidas se configuram nas cidades segundo as necessidades funcionais e simbólicas da elite. As pequenas ruas, os becos, as ruas tortuosas e estreitas vão sendo transformadas pouco a pouco (UEDA, 2006, p. 148).

Figura 46 - Hotel Jung, 1930.



Fonte: Fotos Antigas RS.

Figura 47 - Av. Borges de Medeiros, 1931.



Fonte: Resumo Histórico.

A cidade de Porto Alegre, entre 1940 e 1960, apresentou um crescimento vertiginoso, com sua população passando de 263 mil para 650 mil habitantes. O aumento populacional agravou os problemas urbanos preexistentes, como a falta de adequação da malha urbana e dos prédios de moradia, que não comportavam as necessidades de tal população. Além da questão populacional, Porto Alegre ainda passava, assim como o restante do país, por um momento político conturbado de reestruturação do processo democrático, após o término do Estado Novo, em 1945 (VIEIRA, 2010, p. 02).

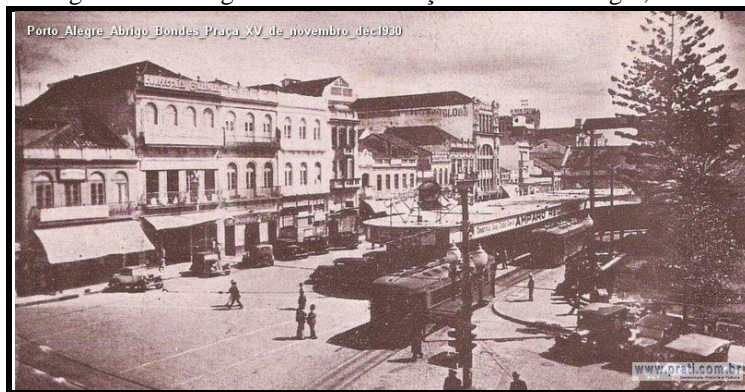
Nesse período, entre os anos de 1945 a 1951, assumiram a Prefeitura de Porto Alegre nove administradores nomeados, até que Ildo Meneghetti fosse eleito diretamente para assumir a Prefeitura. Este reavivou o debate sobre a cidade e suas

questões urbanas ao constituir uma Comissão Revisora do Plano Diretor com o objetivo de avaliar e emitir parecer sobre o Plano Diretor elaborado por Arnaldo Gladosch¹¹³ nos anos anteriores, que até então era tido como portador das diretrizes sobre a cidade (VIEIRA, 2010, p. 02).

A Avenida Independência, segundo Basil, começava no final da Andradas, que ainda mantinha o toque de elegância emprestado das boas casas das famílias prósperas – sem um prédio de apartamentos para quebrar a harmonia da via pública. O Petrópolis ainda não existia, assim como nada além de Auxiliadora e Floresta. A rua Voluntários da Pátria era conhecida como Caminho Novo, enquanto o Bom Fim como Caminho do Meio.

O Bairro Tristeza, originalmente, poderia ser alcançado somente através de um pequeno trem que saía do centro da cidade. Depois pôde ser acessado por uma nova estrada, construída, segundo Basil, sobre uma base de concreto feita com cimento importado da Suécia, como parte do novo programa de pavimentação carregado pela administração de Alberto Bins (LAWSON, 1985, f. 36). Sobre a questão da pavimentação, Claudio Cruz (1994) observa que, na década de 1930, a “municipalidade” da direção de Alberto Bins (1928-1934) acimentou, entre 1930-1931, a faixa rodoviária que liga a capital ao Tristeza e demais bairros da zona sul (CRUZ, 1994, p. 68).

Figura 48 - Abrigo de bondes – Praça XV. Porto Alegre, 1930.



Fonte: Fotos Antigas RS

Basil prossegue lembrando que os bondes forneciam o único meio de transporte público, além de um pequeno número de táxis (conhecidos como “carros de praça”, por estarem estacionados em várias praças) e provavelmente não mais do que uns 200 carros privados, se realmente chegava a este número. Não existiam ônibus circulando. A única estrada pavimentada fora de Porto Alegre alongava-se até São Leopoldo e tinha apenas dois

¹¹³ Plano desenvolvido entre os anos 1938 a 1941, quando foi contratado pelo então prefeito de Porto Alegre José Loureiro da Silva em seu primeiro mandato (1937-1943).

ou três anos de existência: era de concreto, com largura suficiente para trafegar um carro, e com uma estreita faixa de pavimentação irregular de pedras ao lado, para a qual as pessoas tinham que se esquivar quando viesse algum veículo do sentido contrário (LAWSON, 1985, f. 36).

Seguindo em seu relato, Basil comenta que Porto Alegre era uma cidade organizada, agradável de viver e que era possível identificar ou conhecer a maioria de seus cidadãos. Devido à amizade com as famílias tradicionais, logo se encontrara fazendo parte da vida social na capital. Isso não apenas ajudou a tornar sua vida agradável, mas também abriu caminho para muitos contatos úteis de negócios. O escritório de Porto Alegre mudou-se do edifício Bier & Ullmann para um novo local, na esquina da Rua Siqueira Campos (903) com a Rua Paissandu, hoje Caldas Junior. Duas portas de ferro corrugado de frente para as duas ruas e outra, mais estreita, bem no canto, tendo uma porta de duas entradas do lado da Siqueira Campos, que tinha um letreiro por quase todo seu comprimento escrito “Mala Real Inglesa”.

Lembra que quando ele chegou a Porto Alegre, em 1933, o porto adequado não se estendia além dos galpões “B”, limitado pela primeira doca que se defrontava com o Palácio do Comércio. Toda sua extensão ficava em um aterro junto ao leito do rio, que se estendia até a Rua Sete de Setembro, onde os navios eram carregados de embarcadouros, embora isso fosse antes do seu tempo. Conta que, mais tarde, rio acima, ainda era possível encontrar os embarcadouros particulares, que ficavam na costa e serviam aos armazéns dos seus proprietários, com os fundos para a Rua Voluntários da Pátria – alguns existem ainda hoje. As barcaças eram carregadas junto à margem do rio, em preparação para a chegada de um navio – umas menores, a “Lavras” e a “Alvarenga”, frequentemente serviam à Empresa (LAWSON, 1985, f. 49). Basil continua com a descrição dizendo que

A partir de um trecho da Voluntários da Pátria, onde nada fora construído à margem do rio, mais ou menos no ponto que hoje é tomado com a atual ferrovia da estação de triagem, um longo dique ou “trapiche” se projetou para o Guaíba. Ele servia como meio de embarque e desembarque dos passageiros que viajavam nos aeroplanos. As obras de aterramento do rio continuaram por muitos anos e o cais onde se localizava a parte resfriada de armazenamento do porto foi terminada na metade dos anos 30, quando um “frigorífico” adequado foi construído, por uma companhia alemã. A nova parte do porto, conhecida como Navegantes, e a parede do cais que se estenderia por ela, demoraram ainda muitos anos para serem construídas, acredito que nos anos de 1950 (LAWSON, 1985, f. 49).

Basil conta que o edifício da Alfândega já estava ficando obsoleto quando ele veio a Porto Alegre. Antes a velha Alfândega¹¹⁴ ficava no local do atual Banco do Rio Grande do Sul, o que explica o nome ainda popular dado à praça que ficava em frente. Segundo ele, o edifício, já bastante decrépito, foi ocupado pela recém-aberta loja Mestre & Blat (atual Mesbla), e foi finalmente derrubado quando os últimos se moveram para seu novo estabelecimento, na rua Voluntários da Pátria (LAWSON, 1985, f. 50).

Figura 49 - Alfândega de Porto Alegre – década de 1930.



Fonte: Ezequiel (2007, p. 167).

Cecil costumava se hospedar no Hotel Schmitt (o edifício ainda existe na esquina da rua Marechal Floriano com a rua dos Andradas, tendo um escritório da filial do Banco Sulbrasileiro no nível da rua) e invariavelmente convidava Basil para tomar uma bebida e comer alguma coisa. Por vezes Kitty, sua esposa, o acompanhava nessas visitas, embora sem muita frequência. Curiosamente, uma das rotinas de Cecil quando visitava Porto Alegre era ir à manicure, no Salão Conti, um cabeleireiro perto do Cinema Imperial, “um luxo a que sucumbi por um tempo” (LAWSON, 1985, f. 45).

¹¹⁴ A alfândega foi inaugurada em 1820 e fez com que a Praça Quitanda, no ano seguinte, passasse a se chamar Praça da Alfândega.

Figura 50 - Cinema Imperial – década de 1950.



Fonte: Cinemas de Porto Alegre Antigo.

Basil escreve que, Porto Alegre, em 1952, parecia a mesma de quando aqui chegara na década de 1930. O principal sistema de transporte público continuava a ser fornecido pelo bonde elétrico, que, é claro, andava em trilhos nos centros das principais vias da cidade, operado pela Cia. Carris que, junto com a Cia. Riograndense de Energia Elétrica, fora comprada pelo Grupo American Bond & Share. O mesmo ocorreu com o sistema de telefonia, operado pela Cia. Telefônica Riograndense, sob concessão da A. T. & T.¹¹⁵, o que, deve-se admitir, já era uma preocupação de utilidade pública um pouco estagnada (LAWSON, 1985, f. 137). A telefonia automática se desenvolveu a partir de 1910 na Europa. Já em 1922, na cidade de Porto Alegre, foi inaugurada uma central automática, a primeira no Brasil e a terceira na América (após Chicago e Nova Iorque). A segunda cidade brasileira a possuir uma central automática foi Rio Grande, que recebeu sua central em 1925 (UEDA, s/d, p. 05).

Já em 1906, a Associação Comercial de Porto Alegre e as companhias de navegação realizaram importantes melhorias nos sistemas de telecomunicações. Os interesses dos comerciantes se realizaram quando estenderam uma linha telefônica de Belém Novo até Itapuã, no extremo sul do município de Porto Alegre. Tal linha visava à comunicação com um posto de controle de entrada e saída dos navios, pois havia vários conflitos entre os comerciantes do comércio regular e irregular, principalmente com relação às mercadorias. Finalmente, em 1908, foi fundada por Juan Ganzo Fernandez a Companhia Telefônica Riograndense, com sede na cidade de Porto Alegre (COSTA FRANCO, 1998, p. 117-399).

¹¹⁵ American Telephone and Telegraph, companhia americana de telecomunicações

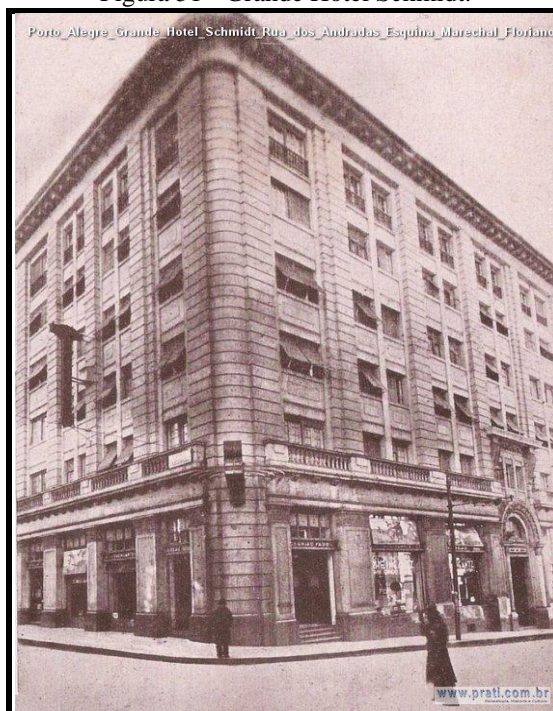
Sobre a questão dos transportes, Iara Machado (2010) conta que a Carris Urbanos aliou-se, em 1906, com a Carris de Ferro Porto-Alegrense, formando a Companhia Força e Luz Porto-Alegrense (CFLPA), responsável pelo transporte elétrico e pelo fornecimento de energia para a capital. Nos anos seguintes foi instalada a rede elétrica e foram adaptadas as linhas, que eram movidas por tração animal. Vieram da Inglaterra os primeiros 35 bondes de quatro rodas e dois bondes de dois andares, que trafegaram nas linhas Menino Deus, Teresópolis e Partenon (MACHADO 2010, p. 18).

Na década de 1920, com a fundação da Companhia de Energia Elétrica do Estado Rio-Grandense (CEERG), pertencente ao grupo Electric Bond & Share, o governo brasileiro dissolveu a Companhia Força e Luz Porto-Alegrense e vendeu suas usinas para a CEERG, que passou a se chamar Companhia Carris Porto-Alegrense, permanecendo sob a administração da empresa norte-americana Electric Bond & Share. Seu primeiro ônibus entrou em circulação em 1929, começando a dividir os espaços urbanos com os bondes (MACHADO, 2010, p. 18-19).

Porto Alegre tinha crescido e os espaços vazios eram lentamente preenchidos; o Bairro Petrópolis era um dos maiores exemplos desse crescimento populacional. Naturalmente, mais carros eram vistos nas ruas. A empresa Cranston Woodhead & Co. ajudou nesse processo, importando carros da Inglaterra. Não havia problemas de tráfego, e nem as dificuldades de estacionamento que existem hoje. Recorda que as pessoas iam a cavalo do Country Club até a zona rural, que era despovoada e sem pavimentação. Segundo Basil, “alguns anos passariam antes que se mudasse para o novo clube: a Sociedade Hípica”¹¹⁶ (LAWSON, 1985, f. 137).

¹¹⁶ Fundada em 1939, a Sociedade Hípica Porto Alegrense surgiu da união de um grupo de amigos que, movidos pelo gosto do esporte hípico, deixaram o Country Club, transferindo seus sócios e praticantes para um outro local na zona sul de Porto Alegre. Disponível em: <<http://www.hipicapoa.com.br/site/historico.php>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

Figura 51 - Grande Hotel Schmidt.



Fonte: Fotos Antigas RS.

Na esquina da Rua dos Andradas com a Caldas Junior (antiga Paissandu), Basil salienta que o Grande Hotel mantinha sua posição como um dos pontos de encontros familiares da cidade, e o seu bar do térreo continuava recebendo muitos patrícios ingleses, sendo que a maioria deles eram empregados da empresa Wilson Sons & Co. Segundo ele, os negócios da Wilson haviam se expandido e diversificado em consequência da guerra, necessitando uma grande equipe estrangeira composta em sua quase totalidade por ingleses. Também existia o restaurante Ghilosso,¹¹⁷ perto do Grande Hotel, que sobreviveu aos anos, embora já estivesse em declínio. Em abril de 1950, a cidade ganhou um novo hotel central, o City Hotel, que, por causa do luxo de sua mobília e da boa comida, era classificado como o melhor entre os estabelecimentos do gênero na cidade. Basil lembra que outros bons hotéis eram Hotel Umbu, que havia sido inaugurado no mesmo ano, e o primeiro Plaza, inaugurado em 1958 (LAWSON, 1985, f. 137).

Na década de 1950, a atividade bancária em Porto Alegre era vinculada ao Banco da Província do Rio Grande do Sul, Banco Nacional do Comércio, Banco Industrial e Comercial do Sul (Sulbanco, antigo Banco Pfeiffer) e ao Banco Porto Alegrense, que eram privados.

¹¹⁷ Um dos tradicionais *points* da Praça da Alfândega era o restaurante Ghilosso. A casa reunia toda a Porto Alegre: os poderosos, os boêmios ou os simples interessados em saborear os pratos do cardápio. O estabelecimento foi montado e dirigido pelo patriarca da família Ghilosso e continuou sob a orientação de seus descendentes.

Disponível em: <<http://www.pampa.com.br/osul/Colunistas/Gasparotto/20101107/GASPAROTTO.PDF>>. Acesso em: 12 abr. 2013.

Havia também o Banco do Estado (BERGS) e o Banco do Brasil, o último ainda ocupando seu edifício neoclássico rosa na esquina da Rua 7 de Setembro com a Rua General Câmara, agora demolido. Os primeiros três foram assumidos pelo montepio da Família Militar e fundidos no Banco Sulbrasileiro (LAWSON, 1985, f. 137).

Existiam, segundo Lawson (1985), outras casas bancárias, “três bancos estrangeiros: o Bank of London & South America, o Banco Francês e Italiano para a América do Sul (Sudameris) e o National City Bank of New York (que mais tarde se tornaria o First National City Bank, conhecido como Citybank)”. Conta que, por causa da guerra, o French & Italian Bank parou de operar e só reabriu para negócios em março de 1952; o German Bank – Banco Alemão Transatlântico – tivera um destino similar e encerrou as atividades.

A inauguração do Aeroporto Internacional Salgado Filho ocorreu com um avião da Varig, em 1954. Os aviões maiores da Panair do Brasil, como os Constellations, precisaram utilizar a pista da Força Aérea Brasileira em Canoas até que o aeroporto local fosse adequado para pouso de aviões médios (LAWSON, 1985, f. 138).

Figura 52 - Aeroporto São João, 1950.

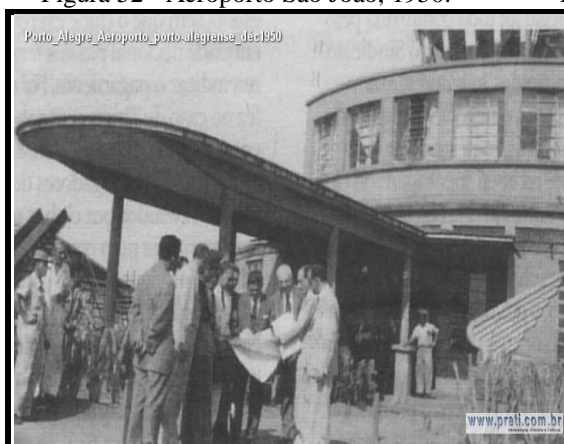


Figura 53 - Novo terminal Sen. Salgado Filho, 1960.



Fonte: Porto Alegre Capital do Estado.

Dentro da esfera dos interesses da Empresa, Basil lembra que acompanhara o progresso feito na extensão do cais do porto, adição conhecida como Cais Navegantes. As melhorias nas instalações do porto iniciaram em 1949 e foram executadas pelo Departamento Nacional de Obras e Saneamento. Lembra que tiveram que se afastar por um tempo do local para complementar o empreendimento, e mais um ano para equipar a área. As obras de construção do primeiro galpão começaram em março de 1955. Entretanto, os navios podiam fazer uso do cais durante aquele ano. Basil fala que o porto estava precisando de mais espaço

pois seguidamente os navios ficavam ancorados no fluxo, esperando a vez por um ancoradouro (LAWSON, 1985, f. 138).

Em 1956, Peter, que nunca tinha visto Porto Alegre, descreveu-a com admiração, quando se mudou para trabalhar na filial. Vale lembrar que ele reproduz sua memória partindo do momento presente, ou seja, de 1992.

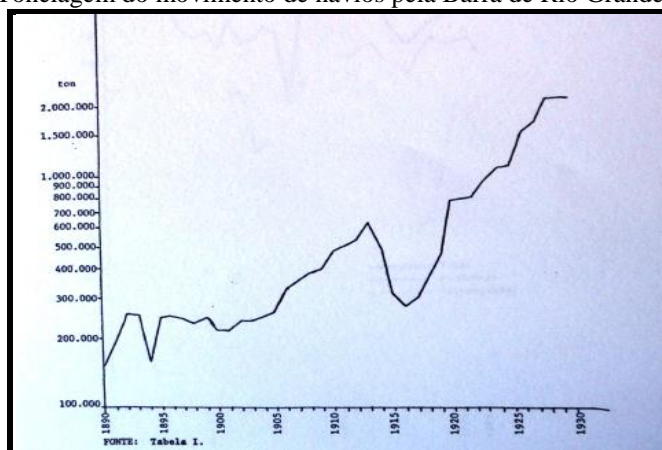
[...] para descrever o meu deleite e satisfação ao chegar a Porto Alegre de navio. Arranha-céus, viadutos, ruas apropriadamente pavimentadas, mas, acima de tudo, as belas casas de boa qualidade e bom acabamento, em lotes individuais de terra e afastadas das calçadas por gramados e canteiros de flores, todas elas agradáveis de contemplar depois da soturnidade de Rio Grande. Porto Alegre era também muito ondulada (sinuosa, montanhosa). [...] Eu nunca antes tinha visto tão gloriosa visão e, portanto, tudo era muito impressionante. Após ficarmos alguns dias no Novo Hotel Jung, em busca de casa para residirmos, nós visitamos várias casas mobiliadas, pertencentes a ingleses que ali haviam residido e partiram ou retornaram à Inglaterra. Naquela época, o horrível muro de cimento ainda não existia e filas de jacarandás dividiam as pistas da Av. Mauá, que ficava linda em outubro, quando as árvores floriam (WOODHEAD, 1992, f. 9).

As descrições dos memorialistas informam sobre as transformações que estavam ocorrendo dentro do cenário de atuação da empresa Cranston Woodhead & Co., que desenvolvia suas atividades no centro de Porto Alegre.

5.2.2 A cidade de Rio Grande

Na época da fundação da Cranston Woodhead & Co., as obras dos molhes e do novo cais do porto da cidade de Rio Grande haviam sido concluídas há somente sete anos. Com a conclusão dessas obras, um novo horizonte para o comércio marítimo foi criado, alavancando a economia gaúcha. Isso se verifica no gráfico abaixo, que demonstra o crescimento da movimentação do porto em tonelagem de 1890 a 1930.

Figura 54 - Tonelagem do movimento de navios pela Barra de Rio Grande (1890-1930).



Fonte: Neves (1980, p. 131).

Vale lembrar que as obras do Porto de Rio Grande ocorreram durante o mandato de Borges de Medeiros, que se estendeu de 1898 até 1928. As obras foram realizadas através de uma concessão à Cia. Française, que duraria 67 anos para uso do porto, a contar do início das obras. Em virtude do alto custo para o governo, a concessão é encampada e a administração do porto passa para as mãos do Estado (NEVES, 1980, p. 55-59).

A cidade de Rio Grande teve seu maior desenvolvimento industrial quando sua capacidade produtiva era maior que a da própria capital do Estado. Nesse período, eram realizadas as principais obras de infraestrutura, como rede de esgoto, melhoria no abastecimento de água, transportes, comunicações, entre outras. A situação de cidade portuária e industrial a beneficiava (GROS, 1990, p. 90).

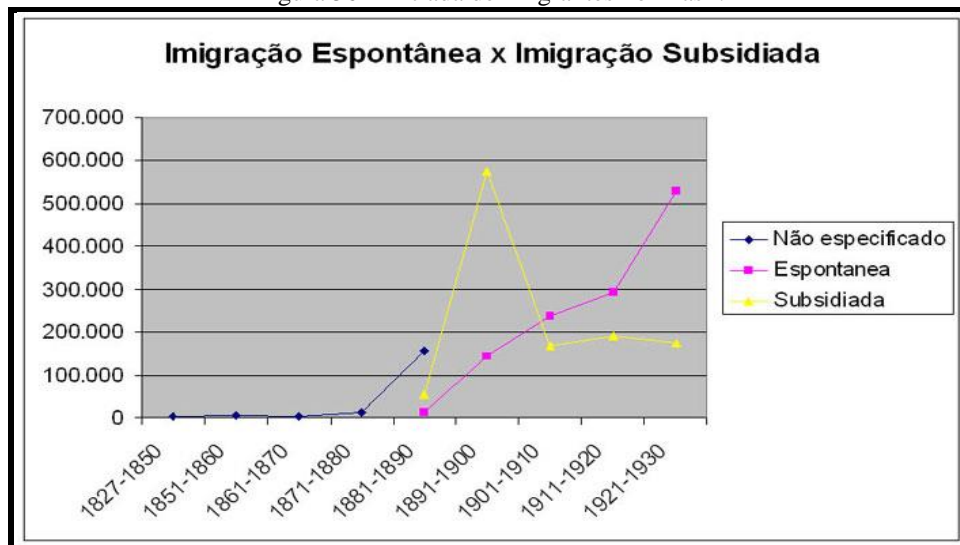
Figura 55 - Novo Porto – Rio Grande.



Fonte: Praia do Cassino.

A evolução econômica da região atraiu imigrantes interessados no comércio, na navegação e na implantação de indústrias. Eles procediam de várias partes da Europa, conforme gráfico referente ao movimento migratório ocorrido entre 1880 e 1930. Neste sentido, a imigração pode ser entendida como “um deslocamento de diferentes pessoas em diferentes tempos e espaços, qualificados em muitos sentidos, isto é, econômica, política e culturalmente” (CONSTANTINO, 2006, p. 65).

Figura 56 - Entrada de imigrantes no Brasil.



Fonte: Imigração em São Paulo.

Nos primeiros tempos, Basil conta que Joseph se mudou permanentemente para Rio Grande, primeiro alugando uma casa perto da Igreja Alemã Luterana, na Barão de Cotegipe, e depois, já doente, na Avenida Carlos Pinto (Canalete), distante uma ou duas casas do que se tornaria a própria casa, na esquina com a João Manoel. Cecil, filho de Joseph C. Woodhead, mudou-se da Rua Andrade Neves, nº 329, para uma casa na Rua 24 de Maio, nº 322, que era a antiga residência do Dr. Antônio Pradel, por muitos anos diretor do porto e dos trabalhos da barra (LAWSON, 1985, f. 79).

Após se ausentar de Rio Grande por dez anos, Basil percebeu que a cidade mudara muito pouco, apenas um novo edifício quebrava a visão da baixa linha de construções, aquele da Câmara do Comércio. O porto permanecia exatamente o mesmo, talvez os guindastes um pouco mais enferrujados, embora uma nova imagem aparecesse: pilhas de madeira de pinho serrado amontoadas por quase toda extensão do porto, esperando transporte para o Reino Unido. Esse acúmulo de material ocorria porque que navios Aliados não podiam ir até Porto Alegre. A Swift's estava trabalhando a pleno vapor, empacotando toneladas de carne e congelando grandes quantidades de bife, com necessidade urgente para Inglaterra e Forças Aliadas (LAWSON, 1985, f. 78).

O capital de exportação e importação, atividade que recuara na primeira metade do século XIX, vivia um momento de expectativa frente à Segunda Guerra Mundial, que se intensificava na Europa e que chegaria aos Estados Unidos até o final de 1941. A indústria estava ligada especialmente aos ramos de tecidos, de carne frigorificada e de alimentos

enlatados. Desde 1937, a Refinaria Ipiranga fazia parte do cenário econômico da cidade (TORRES, 2012, p. 247)

Basil relata que, nessa época, a fábrica Rheingantz¹¹⁸ (Cia. União Fabril), que passara por dificuldades, tivera um novo sopro de vida, fornecendo volumosos pedidos de cobertores e roupas de lã solicitado pelo Exército Brasileiro. Isso gerou mais empregos e mais prosperidade, ainda que basicamente Rio Grande continuasse sendo pobre.

Continua seu relato sobre Rio Grande, lembrando que o escritório teve que se mudar para um novo local, na rua Marechal Floriano, nº 122 em virtude da enchente de 1941

. Isso ocorrera para evitar transtornos com as enchentes, pois nem mesmo a parte mais alta da barreira foi suficiente para segurar o enorme volume de água vindo do Lago. Para o nível estabilizar, muitas partes da cidade foram inundadas durante a enchente de maio (LAWSON, 1985, f. 78).

[...] no dia 4 maio as águas transbordaram e alagaram várias residências e empresas, inviabilizando a continuidade das atividades produtivas de vários estabelecimentos. Os prejuízos foram enormes com a destruição de parte dos maquinários, matéria-prima ou produtos já industrializados, além da destruição de vários trapiches entre a região do Bosque até o Porto Velho. A inundação surgiu pelo cais fronteiro ao Mercado Público, pela Rua Riachuelo e por toda a extensão da margem do canal. Rapidamente, todo o litoral norte e sul, incluindo o Saco da Mangueira, foram invadidos pelas águas (TORRES, 2012, p. 248-249).

Segundo Basil, o edifício para o qual a Empresa mudara pertencera a Guilherme Botto, um Italiano. Como este fora o primeiro imóvel comprado pela Firma, vale a pena registrar um pouco de sua história.

O proprietário original foi um tal de (Coronel) Rosalvo Azevedo. Em 1919 (29/12/1919) o último vendeu ele para o *The London & River Plate Bank Ltd.*, que junto com o velho *London Brazilian Bank* e o *British Bank*, que por fusão foram incorporados pelo *Lloyds Bank* em um único banco, o *Bank of London & South America Ltd.*, até a data recente. Em um momento, no início dos anos 20, todos os três bancos originais mencionados tinham seus próprios escritórios filiais operando em Rio Grande, pelo que eu me lembro. O L&RP mudou novamente de propriedade, se tornando propriedade de Botto's em 1927 (27/04/1927), tendo a venda sido feita já pelo *Bank of London & South America*. Finalmente, em dezembro de 1944, a Empresa se tornou proprietária do prédio. Cecil tinha isto em mente desde o princípio, mas devido a complicações relacionadas ao estado de guerra e a conseqüente apreensão dos então chamados ativos Axis pelo Governo, uma negociação era difícil de ocorrer (LAWSON, 1985, f. 79).

¹¹⁸ No segmento industrial, empresas como a Rheingantz (União Fabril), Charutos Poock, Ítalo-Brasileira, Swift, Leal Santos e as empresas do Luiz Loréa projetavam Rio Grande no cenário estadual e nacional. No mês de agosto de 1942, frente ao afundamento de navios mercantes brasileiros, ocorreu em várias cidades brasileiras um quebra-quebra de propriedades de imigrantes alemães, italianos e japoneses (TORRES, 2012, p. 147).

Sobre o Edifício da Alfândega e a sua imponente estrutura arquitetônica em linhas neoclássicas, que abrigava as autoridades aduaneiras, era uma construção marcante da cidade de Rio Grande, que ocupava a posição, desde o século passado, de uma das mais importantes cidades portuárias brasileiras. O prédio fora erguido no segundo Império e inaugurado em 1878. Foi edificado em reconhecimento à contribuição do Rio Grande do Sul na Guerra do Paraguai (LAWSON, 1985, f. 89).

Figura 57 - Alfândega de Rio Grande – Cartão Postal – Início do séc. XX.



Fonte: Zeppelin Filatélica & Numismática.

Basil continua dizendo que, com o passar dos anos, o edifício serviu a muitos propósitos, abrigando, além da alfândega, os correios, o Tiro de Guerra nº 1, o Departamento de Saúde do porto, etc. Este edifício tem algumas características interessantes, uma delas de suma importância para o transporte. Lembra que,

[...] quando os navios chegavam, um marinheiro da Guarda-Mória¹¹⁹ seria colocado no local, e com a ajuda de um telescópio ele examinava o horizonte sem fim, um aspecto da paisagem de Rio Grande, para, tremulando um pano, ou, no meu tempo, uma coluna de fumaça (especialmente nos dias de navios a vapor), anunciar a aproximação de uma embarcação com uma grande “lanterna” que iluminava a beira da água. Ele içava uma bandeira no poste fixado na lanterna, isso fazia com que a luz piscasse, assim, qualquer um interessado poderia saber que estava chegando um navio ao porto (LAWSON, 1985, f. 89).

Alguns dos velhos “sobrados” de Rio Grande ostentavam uma torre quadrada, e eram dois pisos mais altos do que o próprio edifício principal, um ou dois tendo sobrevivido até hoje. Eram conhecidos como “mirantes” e serviam como vista particular para os comerciantes

¹¹⁹ Guarda que anuncia a chegada e saída de navios ao porto. Polícia aduaneira do porto.

interessados em avistar um navio conforme ele aparecia na linha do horizonte, ou então para verificar aqueles que ficavam fora da barra, frequentemente por muitos dias, esperando por melhores condições para atravessar, tudo isso muitos anos antes de os paredões existentes serem construídos (LAWSON, 1985, f. 89-90).

Sobre o porto, Basil tem uma descrição mais detalhada:

[...] quando eu fui pela primeira vez no Porto Velho, ele consistia de uma parede do cais na mesma altura do cais na frente do edifício do velho mercado, se estendendo por todo o comprimento da Rua Riachuelo (ainda popularmente conhecida como Rua Boa Vista). Barcaças (em sua maioria construídas de madeira – meu pai tinha duas, “Brasil” e “Moreira”) eram usadas para carregar a carga entre São José do Norte e Rio Grande, os térreos de muitos “sobrados” servindo como depósitos para armazenar as mercadorias ou produtos que chegavam e partiam; sem dúvida outras pequenas embarcações a vela também fizeram uso desse porto como ele era. Os galpões do porto e a área que eles ocupam hoje foram construídos nos anos 20 (Idem, *ibidem*, p. 89-90).

Já Peter tinha um olhar diferenciado sobre a cidade de Rio Grande. Segundo ele, a cidade parecia um antigo povoado português, com casas construídas ao rés da calçada e com muitos aposentos sem janelas, lado a lado com outras casas, e com um pátio construído no centro para fornecer luz direta a estes aposentos. O espaço atrás da casa era usualmente descuidado, ou usado para cultivar um ou dois vegetais ou para criar galinhas e porcos. Muitas destas casas, segundo ele, ainda estavam de pé, mesmo tendo sido construídas na virada do século, e emprestavam à cidade uma aparência antiquada. “Rio Grande é plano como uma panqueca...” (WOODHEAD, 1992, f. 9).

As lembranças de Peter evocam alguns espaços de convívio social. Ele conta que, na década de 1940, existia uma famosa casa de prostituição em Rio Grande, a Mangacha,¹²⁰ e as meninas se revezavam com outras de Porto Alegre às quartas-feiras, quando um pequeno navio de carga e de passageiros chamado Cruzeiro fazia as suas viagens bimensais regulares a

¹²⁰ Não se sabe ao certo quando o cabaré Mangacha foi inaugurado. Talvez em 1927 ou 28. O fato é que iniciou no casarão de dois pavimentos da Rua Uruguaiana (atual Silva Paes) esquina Barroso, onde permaneceu até fechar. O prédio era composto de dois salões na parte térrea, sendo o maior com capacidade para cerca de 200 pessoas, onde eram realizados os shows e as danças, sempre ao som da orquestra da casa e de músicos famosos que por lá passaram: João Peixoto Primo, Luiz Laviaguerre, João Idiart, Nelson Piragine, Pery Machado, Oscar Geraldo, Pery Silveira, Canabá Ballester e outros. O ator do filme “O Cangaceiro”, Alberto Ruschel, que aqui viveu, juntamente com os músicos Luiz Telles e Dilermando Reis (Mandico), quando trabalharam na Cia. Swift, eram assíduos frequentadores e muito amigos da “dona” Mangacha, como carinhosamente a tratavam. Ali, eles iniciaram a formação de um conjunto musical que depois seria conhecido em todo o Brasil: Quitandinha Serenaders.

Disponível: <<http://www.bomdiacomunidade.com.br/index.php?p=lernoticia&area=2&pagina=29&codigo=3352>>. Acesso em: 22 jan. 2013.

Rio Grande. Alguns dos funcionários do escritório acompanhavam o desembarque dos passageiros para observar a qualidade destas jovens senhoritas (WOODHEAD, 1992, f. 5).

Figura 58 - Boate Mangacha. Local: Av. Silva Paes esq. Barroso. Época: 1940-1960.



Fonte: Boate Mangacha.

Retornando ao relato de Basil, ele recorda que Rio Grande, em 1954, possuía pista de pouso usada pela Varig¹²¹ e Savag (Sociedade Anônima Viação Aérea Gaúcha),¹²² esta operando sob a égide de Cruzeiro do Sul e voando com dois aviões Lodestar (o mesmo avião caiu com o Ministro da Aeronáutica, Salgado Filho, a bordo em 1951) (LAWSON, 1985, f. 138).

Os relatos, além de fornecerem informações sobre os espaços de convívio e de trabalho da cidade, apresentam etapas de desenvolvimento e estagnação urbana, tanto da cidade de Porto Alegre como da cidade de Rio Grande. Neste contexto está inserido o desenvolvimento industrial e tecnológico, que será abordado no tópico seguinte.

5.3 EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA

O conceito de tecnologia aborda um homem dentro de seu processo de hominização sob dois aspectos fundamentais: a aquisição, pela nossa espécie, da capacidade de projetar, e a conformação de um ser social, condição necessária para que se possa produzir o que foi projetado. Ou seja, é o conjunto de todas as técnicas de que dispõe uma determinada sociedade em qualquer fase histórica do seu desenvolvimento (PINTO, 2005, p. 220).

¹²¹ A Varig recebeu autorização para iniciar suas operações em 1927, ligando pelo ar as cidades do Rio Grande do Sul e o litoral de Santa Catarina. A primeira rota da Varig foi inaugurada em 03 de fevereiro de 1927, com o *Dornier Wall*, o Atlântico (P-BAAA), a chamada “Linha da Lagoa”, pois ligava duas cidades que ficavam às margens da Lagoa dos Patos – Porto Alegre e Rio Grande – com escala em Pelotas (OLIVEIRA, 2011, f. 33).

¹²² No dia 25 de novembro de 1946 foi lavrada a escritura pública de constituição da Sociedade Anônima Viação Aérea Gaúcha – Savag – no cartório de Darcy Deloah Fuão de Miranda. A Empresa tinha sede em Rio Grande (art 1º) e sua finalidade era a exploração de transportes aéreos em todas as suas modalidades e, secundariamente, a de transportes rodoviários e em conexão com os transportes aéreos. Operaria inicialmente no território do Estado do Rio Grande do Sul, podendo expandir-se a outros Estados e países do Rio da Prata (art. 2º). Verificasse a ideia e a oportunidade do objeto social cuja concretização teve início em janeiro de 1947, quando da efetiva compra de três aeronaves Lockheed – 18 Lodestar.

Disponível em: <<http://forum.aeroentusiasta.com.br/viewtopic.php?f=13&t=32126>>. Acesso em: 11 dez. 2012.

Segundo Deirò e Cardoso (s.d), as novas tecnologias nascem, de um lado, devido à posse dos instrumentos lógicos e materiais indispensáveis para se chegar a uma nova realização, na base dos quais está o desenvolvimento científico, e, por outro, de uma incessante exigência social de superação de obstáculos e busca de inovações.¹²³

Compreendendo o conceito é possível verificar como ocorreram as mudanças tecnológicas na empresa Cranston Woodhead & Co., através dos trechos extraídos dos relatos dos memorialistas. Basil mostra como eram manifestadas as cargas de mercadorias para embarque, dando a entender que seguiam os padrões determinados pelos clientes:

Certos aspectos dos procedimentos estabelecidos pela Royal Mail Line permaneciam terrivelmente antiquados ainda nos anos 30. O mundo dos manifestos e das notas de embarque,¹²⁴ por exemplo, era uma tortura. Todos os manifestos interiores, enviados para chegarem até nós antes da chegada de um navio (antes através de um navio de correspondências e apenas muito mais tarde por transporte aéreo), eram escritos à mão e com cópias em tinta, tiradas pelo “método de cópia gelatina”. Para complicar ainda mais, os pesos eram mostrados em termos do sistema de “peso avoirdupois”,¹²⁵ que foi sendo meticulosamente substituído pelo sistema métrico. Era preciso converter cada item para kilogramas antes de passar o manifesto para um tradutor juramentado (o velho Suzini) (LAWSON, 1985, f. 20).

Prossegue contando que, para liberar, junto à alfândega, as cargas de navegação de um navio da Royal Mail, assim como qualquer outra embarcação que carregava mercadorias, recebiam uma cópia datilografada do manifesto, e também uma cópia para os portos de descarregamento. Entretanto, depois da chegada, um manifesto escrito à mão precisava ser feito, utilizando um lápis de copiar. Para isso usavam-se os formulários, encadernados em grandes papelões, fornecidos pela Royal Mail. Era necessário ter uma escrita legível e clara. Pedersen (funcionário) cuidava disso até o dia em que eu fui encarregado de substituí-lo nesse trabalho (LAWSON, 1985, f. 21).

¹²³ A necessidade da redução de custos fez com que surgisse um sem número de inovações, com o objetivo de possibilitar maior eficiência e competitividade. Na busca destes objetivos, é de importância fundamental o processo de atualização tecnológica, antecipando necessidades e antevendo tendências futuras. A construção deste ambiente de constante evolução, possibilitando o aprimoramento de pessoas, processos e sistemas, não é mais uma opção, mas sim uma condição básica para assegurar a sobrevivência das organizações. Disponível em: <<http://www.unifenas.br/extensao/administracao/iiicongresso/trab03.htm>>. Acesso em: 10 fev. 2013.

¹²⁴ O manifesto de carga é uma lista contendo todos os itens de carga expedidos em determinado voo, embarcação ou veículo. Um manifesto geralmente engloba toda a carga e independe do fato desta ser entregue em um único ou em vários destinos. Os manifestos geralmente listam a quantidade de peças, peso, nome e endereço do destinatário.

¹²⁵ Um sistema de pesos utilizado pelos britânicos baseado na Libra 16-onça (ou 7.000 grãos). Unidade de medida de volume ou de capacidade.

Nesse tempo, segundo Basil, não existia o *Jornal do Comércio*¹²⁶ para servir como um veículo diário de comunicação com o comércio. Seu fundador, Jenor Jarros, ajudado por seu irmão, Mário, começou a publicar em maio de 1933 um boletim mimeografado reproduzindo manifestos dos navios para informações do comércio. “Eu posso bem me lembrar de Jenor vindo ao contador da Empresa para examinar nossos manifestos, meticulosamente tomando notas para sua modesta mas útil publicação”. Essa forma de procedimentos ocorreu até a abertura de uma estação Western Telegraph,¹²⁷ em julho de 1937, que ligava Porto Alegre a Rio Grande por meio de cabo oceânico (LAWSON, 1985, f. 57).

Basil fala, a partir do seu presente, que é 1985, sobre as dificuldades de se adaptar aos sistemas de cálculos quando começara a trabalhar na Empresa. Discorre sobre os primeiros artefatos adquiridos, que melhoraram a eficiência dos trabalhos:

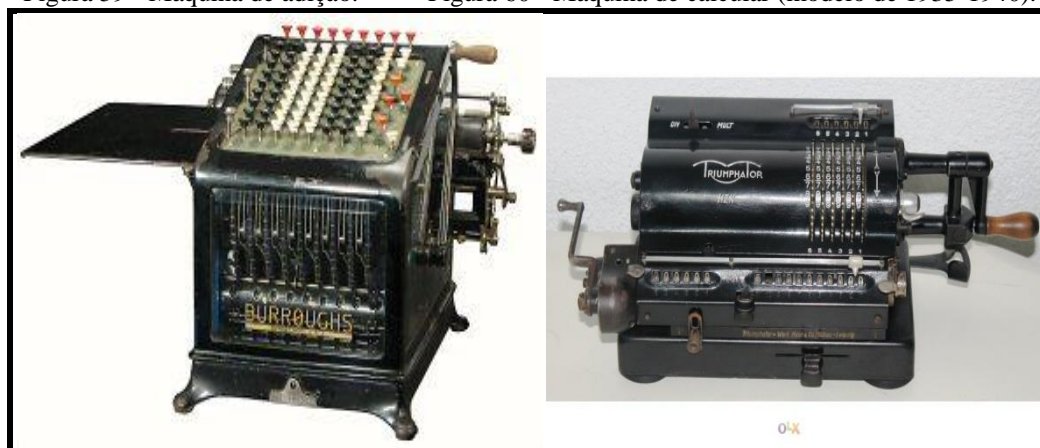
Do mesmo modo, eu tive que lutar com o sistema esterlino monetário, não tendo aprendido no meu limitado aprendizado escolar, a calcular esses números de cabeça. Em breve, porém, eu me tornei especialista nisso. Diferentemente de hoje, nós não vivíamos com uma calculadora nas mãos. O escritório forneceu uma máquina de adicionar Burroughs,¹²⁸ de 90 ou 100 botões, e uma pequena máquina de multiplicação, e nada mais. No que diz respeito a máquinas de escrever, havia uma enorme máquina Remington e outra de tamanho normal, e talvez duas máquinas Underwood de tamanho regular, do tipo com o lado aberto, que hoje já se tornou peça de museu (LAWSON, 1985, f. 21).

¹²⁶ Fundado por Jenor Cardoso Jarros e Zaida Jayme Jarros, em 25 de maio de 1933, foi o primeiro jornal segmentado do Brasil. *O Consultor do Comércio*, que era seu nome original, tinha como público-alvo os comerciantes. Prioritariamente, divulgava as chegadas e saídas dos navios de Porto Alegre. Disponível em: <<http://jcrs.uol.com.br/site/institucional.php>>. Acesso em: 12 jan. 2012.

¹²⁷ A Western Telegraph Company iniciou em 1873 suas atividades no Brasil e Santos foi uma das primeiras cidades brasileira a contar com tal serviço: em 1906, a companhia instalou escritório na Praça Mauá, nº 14, transferido em 1910 para a Praça Azevedo Júnior, nº 18, e, em 1916, para o Largo Senador Vergueiro, em prédio especialmente construído, que ocupava o terreno do antigo Hotel Palm (a Casa do Branco dos tempos coloniais). Em 1973, a empresa telegráfica britânica encerrou sua atuação no Brasil, por término do contrato celebrado exatos 100 anos antes com o Governo Imperial. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/fotos034.htm>>. Acesso em: 05 dez. 2012.

¹²⁸ Desenvolvida pelo norte-americano William S. Burroughs (1857-1898), em 1884, a máquina de somar com resultado impresso foi a ferramenta utilizada por décadas pelos contadores de empresas ao redor do mundo. O invento foi um sucesso estrondoso, e deu origem à empresa “The Burroughs Adding Machine Company”. Disponível em: <<http://www.propagandasantigas.com/2009/04/burroughs-maquinas-de-somar-e-os.html>>. Acesso em: 19 dez. 2012.

Figura 59 - Máquina de adição. Figura 60 - Máquina de calcular (modelo de 1935-1940).

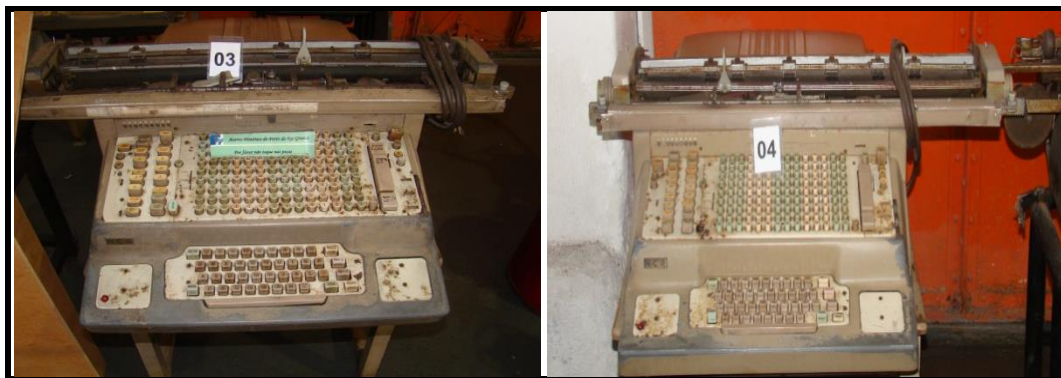


Fonte: Propagandas Antigas.

Fonte: Máquina de calcular.

Sobre a questão operacional da Empresa, Basil aponta o fator humano disponível dentro da organização. Eduardo Henriques, um habilidoso contador, instituiu um novo sistema de contabilidade na companhia, substituindo os antiquados livros escritos à mão por um sistema com folhas de máquina de escrever (LAWSON, 1985, f. 39).

Figura 61 - Máquinas de Contabilidade (1943). Procedência: Boston (EUA). Utilizadas para registros contábeis no setor de Contabilidade do Porto do Rio Grande.



Fonte: Máquina de contabilidade.

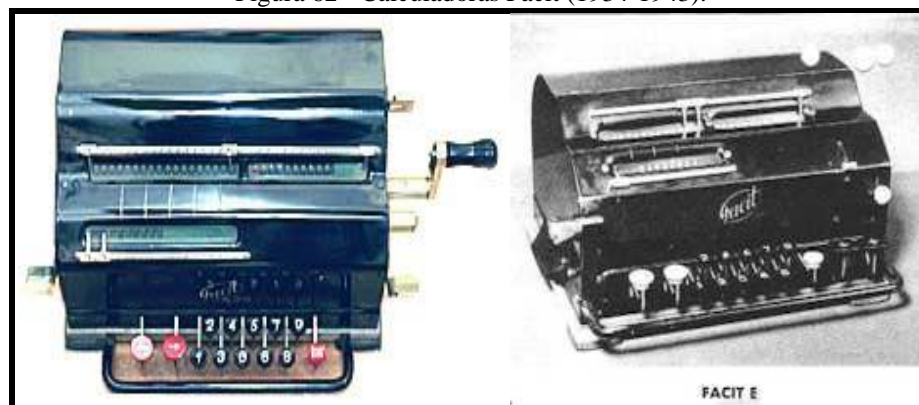
Nesse sentido, observa-se que

a evidência de uma estruturação organizacional depende da qualidade intrínseca, do valor e da integração das pessoas que são partes integrantes desse processo. Portanto, no desenvolvimento de uma estrutura organizacional eficiente, eficaz e efetiva, deve-se levar em consideração o comportamento e os conhecimentos das pessoas que terão de desempenhar as funções que lhes serão atribuídas (OLIVEIRA, 2006, p. 38).

Peter C. Woodhead lembra sobre suas primeiras experiências dentro da Empresa, em 1943, ressaltando sobre as dificuldades que se apresentaram. Relata que a primeira

experiência com uma calculadora Facit¹²⁹ foi um completo desastre, pois não calculou os pontos decimais corretamente, embora tenha se divertido. Depois disso, foi impedido de calcular cargas e taxas. Começou então a trabalhar com a máquina de escrever, datilografando vales para reembolso em inglês, cada uma com três cópias e, obviamente, usando papel carbono (WOODHEAD, 1992, f. 4).

Figura 62 - Calculadoras Facit (1934-1943).



Fonte: History of the Facit Calculators.

Peter relata que, na época em que começou a trabalhar na Empresa, o Brasil havia declarado guerra à Alemanha, e o uso de automóveis privados era expressamente proibido. Petróleo estava apenas disponível para táxis e médicos, e nenhum outro carro era permitido nas estradas, até que o gás de carvão foi introduzido algum tempo mais tarde, em 1944. Foi quando a Empresa adquiriu um aparelho chamado gasogênio,¹³⁰ para ser utilizada na traseira de seu Ford V8, de 1942, que era usado para locomoção entre o porto e a Empresa (WOODHEAD, 1992).

¹²⁹ A primeira calculadora Facit era uma Odhner máquina de tipos feita em 1918, pela empresa Axel Wibel, em Estocolmo. Em 1924, a empresa de Wibel foi assumida pela Indústria Åtvidaberg, que mais tarde adotou o nome Facit para todos os seus produtos. Inicialmente as calculadoras Facit eram produzidas em três modelos principais, ou seja, a variedade de manivela com entrada alavanca, a variedade de manivela com a entrada do teclado como originada por Rudin, em 1932, como o modelo T. Com o invento da eletricidade surgiram os modelos de máquinas de calcular eletricamente alimentados, o primeiro dos quais foi oferecido, em 1934, como o modelo E. Disponível em: <http://www.xnumber.com/xnumber/facit_history.htm>. Acesso em: 12 jan. 2012.

¹³⁰ O combustível gasogênio surgiu no Brasil durante a crise do petróleo, decorrente da II Guerra Mundial (1939-1945). O racionamento de gasolina, imposto pelo governo brasileiro, obrigou muitos motoristas a buscar essa alternativa de combustível. O motor específico para gasogênio funcionava com gases obtidos pela queima do carvão ou da lenha. Era preciso adaptar o automóvel para o uso desse combustível, que requeria um equipamento acoplado na traseira dos veículos. Acabou se tornando, na época, a única opção de combustível para muitos veículos de passeio particulares, e seu uso era incentivado pelo governo. De 1942 a 1944, apesar da recessão ocasionada pela II Guerra, a Ford Brasil prosseguiu com a montagem de carros em pequena escala, adaptando-se ao sistema de gasogênio. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2012/08/18/gasogenio-em-porto-alegre/?topo=13,1,1,,13>>. Acesso em: 18 set. 2012.

Figura 63 - Veículo a gasogênio – Porto Alegre. Foto do acervo pessoal de Eliane Heuser e Roberto Ertel.



Fonte: Veículo à gasogênio em Porto Alegre.

O aparelho foi feito em Porto Alegre (pela Berta) e funcionou muito bem. Com ele o carro se movia sem a necessidade de petróleo. Consistia em dois compartimentos cilíndricos presos à traseira, sendo que as molas foram previamente reforçadas e uma bateria adicional acrescentada. O carvão era queimado no lado direito do cilindro e o gás que soltava era devidamente filtrado no lado esquerdo, conduzido por um tubo de borracha até uma engenhoca no alto do aparelho que substituíra o carburador. Um ventilador elétrico foi acoplado ao final do forno (para iniciar a queima do carvão) e um bagageiro foi adicionado ao teto para o transporte de diversas bolsas de carvão. O gás de carvão, uma vez no aparelho, trabalhava muito bem, mas a velocidade máxima do carro jamais excedia os 60 km/h. Quando o aparelho começava a crepitar, mais carvão era requerido no forno (WOODHEAD, 1992, f. 8).

Na década de 1960, ocorreu a introdução do sistema telex no Brasil. No início do funcionamento na Empresa, contudo, esta forma de comunicação existia apenas nos terminais dos correios. Por isso, frequentemente, durante um dia de trabalho, os diretores tinham que deixar o que estavam fazendo para responder aos clientes espalhados por muitas partes do mundo. Essa situação seria superada apenas no final dos anos 60, quando linhas privadas diretas finalmente ficaram disponíveis. Logo após isso, a Embratel inaugurou o sistema telefônico de discagem direta, que abriu caminho para contatos mais próximos e mais pessoais com pessoas de fora do país, mas também no Brasil, e, mais utilmente, com os escritórios filiais da Empresa (LAWSON, 1985, f. 203).

Peter complementa a informação de Basil ao falar sobre como melhoraram os negócios da Empresa com a instalação de mais linhas telefônicas e com a vinda do telex. O

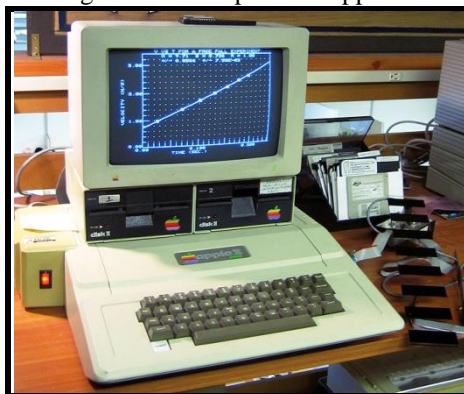
telex chegou logo que o contrato de 99 anos da The Western Telegraph's anos com o Brasil expirou. "Hoje ninguém se lembra da Western ou da Radional. Às vezes me pergunto como conseguimos fazer tanto com tão pouco" (WOODHEAD, 1992, f. 30).

A chegada do telefone foi uma consequência da consolidação do capitalismo. A difusão desse meio de comunicação foi um caso de rápida adaptação de uma população e de uma economia às inovações tecnológicas. Esse projeto inovador e modernizador só conseguiu ter um impacto maior graças à classe dos homens de negócios da cidade, pois foram a cidade e, mais precisamente, a burguesia de negócios urbanos os clientes do telefone, permitindo seu desenvolvimento (DUPUY, 1982 apud UEDA, 2001, p. 6).

Conforme se efetuou o processo sucessório, ocorreram também as implementações de novas tecnologias. Peter lembra que quando Frank Edward ingressou na Empresa, em 01 de março de 1968, os antigos ventiladores Marelli foram jogados fora, substituídos por ar-condicionados. Peter lembra que, apesar de mais novo, Frank Edward tinha uma personalidade própria e, sendo um bom contador, convenceu a todos sobre a reorganização do sistema de contabilidade inteiro, empregando pessoal competente e métodos modernos. Isso, naturalmente, levou tempo, mas foi sendo realizado nos anos posteriores.

A Cranston Woodhead & Co. comprou seu primeiro computador, um Apple¹³¹ com 120 *bytes* de memória (originalmente comprado por Richard), em 1980. Porém, dez anos depois, a palavra "computador" ainda provocava pânico no escritório. Segundo Peter, o único alívio era saber que a maioria das empresas teve a mesma triste experiência. "Desde o pequeno computador Apple de mesa, que foi usado para adquirir a cultura do computador, nós percorremos um longo caminho" (WOODHEAD, 1992, f. 31-49).

Figura 64 - Computador Apple II.



Fonte: Marketing & Ideias.

¹³¹ Fundada por Steve Jobs e Steve Wozniak, em 1976, a Apple criou um dos primeiros computadores pessoais a obter sucesso comercial, o Apple II, o primeiro com interface gráfica e mouse, o Macintosh. Disponível em: <http://madalozomarketing.blogspot.com.br/2011_08_01_archive.html>. Acesso em: 12 mar. 2013.

A atitude de Frank remete ao ato empreendedor que está ligado a um elevado nível de inovação. O empreendedor, em muitos casos, é agente de mudança dentro do que se propõe a fazer. Ele, no entendimento de Dornelas (2003, p. 18), toma ação proativa com o intuito de obter inovação de forma sistemática. Isso garante que as inovações sejam de alto impacto, descontínuas e radicais. Geralmente, a inovação tecnológica decorre da condição do cliente em função da demanda de mercado. Neste sentido, Peter aponta que uma empresa se destaca dentro do mercado por sua evolução e busca de aprimoramento tecnológico.

A Nedlloyd¹³² é muito exigente e, sem dúvida, são os campeões quando se trata de preenchimento de formulários e retornos, prova de que agora eles estão com a empresa toda informatizada. No campo da automação são, de longe, os mais avançados da América do Sul, e a maioria do nosso *software* está baseado no de Nedlloyd. Como todos os outros proprietários, a Nedlloyd também mudou completamente a sua frota e agora só trabalham com transportes em containers. As comunicações, seja por computador, telex, fax ou telefone, progrediram para um grau altamente elevado. Provavelmente, o papel irá desaparecer das mesas e toda a informação necessária será armazenada em um computador (WOODHEAD, 1992, f. 39).

Segundo Peter, para se harmonizar com as exigências dos clientes, a Empresa teve que adotar a linguagem de *software* do sistema Unix 5/Zim,¹³³ com base em um computador-midi VP690 Edisa. Isso foi feito e desenvolvido localmente pelo departamento do centro de processamento de dados e produziu alguns bons resultados. A Empresa foi uma das pioneiras em computadores no negócio de agência marítima. A ajuda era pouca de outros colegas, mesmo que fosse apenas para comparar o desempenho. Em 1991, contrataram ajuda externa especializada para auditoria e sugestão de melhorias para o sistema, pois, devido ao sistema pesado, os resultados estavam decepcionando (WOODHEAD, 1992, f. 49).

Peter lembra que os dados estatísticos, por exemplo, levavam cerca de 3 ou 4 horas para serem processados por esse sistema, que era para uma linha (Ivaran) apenas. Porém, em março de 1992, a Empresa resolveu mudar para superar as dores de cabeça intermináveis com o computador Edisa. Segundo Peter, desfizeram tudo o que tinham feito nos últimos 10 anos e adotaram uma nova, versátil, rentável e moderna solução desenvolvida pela Nedlloyd. Essa solução era baseada em um micro IBM compatível com o sistema NetWare AT386,¹³⁴ que

¹³² P&O Nedlloyd Container Line Limited, com sedes em Londres e Rotterdam, foi formada em 1997 pela fusão de uma empresa holandesa que fabricava navios com a empresa britânica de transporte marítimo Real Nedlloyd, originando a P&O Containers. Disponível em: <<http://www.ponl.com/>>. Acesso: 02 fev. 2013.

¹³³ Sistema de processamento sequencial de dados.

¹³⁴ Primeira aplicação do sistema de rede de comunicação externa entre dois computadores.

permitia um serviço computadorizado totalmente descentralizado (WOODHEAD, 1992, f. 49).

Os excertos acima demonstram que em todos os casos de “empresas feitas para vencer” encontra-se sofisticação tecnológica. Entretanto, nunca é a tecnologia por si só, e sim o pioneirismo na aplicação de tecnologias criteriosamente selecionadas. Todas as empresas que deixaram de ser boas para se tornar excelentes foram pioneiras na aplicação de tecnologias, mesmo que elas variassem bastante (COLLINS, 2006, p. 211). Segundo o autor, elas, as tecnologias, vêm e vão. Aconteceu com a ferrovia, com a eletricidade, com o rádio, com o microcomputador e com a Internet, e vai acontecer sucessivamente com novidades e surpresas.

[...] ao longo das mudanças as empresas excelentes se adaptaram e permaneceram. Na verdade, a maioria das empresas realmente excelentes dos últimos 100 anos – da Wal-Mart à Walgreens, da Procter & Gamble à Kimberly-Clark, da Merk à Abbot – tem suas raízes firmes ao longo das múltiplas gerações de mudanças tecnológicas. Independente de ser a eletricidade, a televisão ou a Internet. Elas se adaptaram antes e ressurgiram excelentes (COLLINS, 2006, p. 209).

Peter ressalta que, em 1992, além do terminal totalmente equipado em Rio Grande, com uma capacidade para cerca de 4.000 toneladas, a CTIL possuía um pequeno terminal (17.000 m²) em Santa Cruz do Sul, estava se estabelecendo em Imbituba e pretendia também colocar uma filial em Novo Hamburgo. Naquela época, a Empresa tinha 20 caminhões e reboques, 30 empilhadeiras de diversos tamanhos, sendo a maior uma tonner 36. Além dos caminhões de estrada, possuíam um número expressivo de caminhões de porto, para distâncias curtas.

No início deste mesmo ano, decidiram que o marketing da Empresa em Porto Alegre precisava de fortalecimento, então Jan Engels foi transferido à capital para interagir com este departamento cada vez mais importante (WOODHEAD, 1992, f. 45-47).

Através das lembranças dos memorialistas foi possível conhecer a introdução das tecnologias que melhoraram o desempenho das atividades da Cranston Woodhead & Co.. Outro fator relevante para a qualidade desse desempenho foram as relações pessoais e comerciais que se desenvolveram em função da família e da Empresa, e que marcaram a atuação da mesma tanto em Porto Alegre quanto em Rio Grande.

6 CONCLUSÃO

A presente pesquisa abordou temas ligados à História Empresarial, focando na atuação da empresa da família inglesa Cranston Woodhead entre os anos 1922 e 1992, tendo como pano de fundo as cidades de Rio Grande e Porto Alegre. A principal intenção desse trabalho foi entender os mecanismos ou estratégias utilizados pelos gestores da Empresa para permanecer no mercado por quatro gerações, bem como tentar conhecer fatores que facilitaram a articulação da Família e da Empresa nos negócios, aproveitando oportunidades e sobrevivendo no mercado.

Para responder à questão que orientou essa investigação foi construído um estudo que se dividiu em quatro partes. A primeira referiu-se à presença e atuação dos ingleses no cenário brasileiro, em atividades que abrangem o comércio, as finanças e o trabalho profissional, dando um enfoque maior ao cenário gaúcho. Nesse sentido, coube analisar as particularidades da presença inglesa no RS, que é distinta em função das diferenças regionais existentes entre as áreas centrais e o sul do Brasil. Nesta parte também se contextualizou a década de 1920, período em que a empresa Cranston Woodhead & Co. iniciou suas atividades no Rio Grande do Sul, mais especificamente em Rio Grande e Porto Alegre.

A pesquisa, na segunda parte, centra-se em Basil Lawson, Richard Alan e Peter Cranston Woodhead, que produziram as fontes utilizadas para a construção do objeto desse estudo: a empresa Cranston Woodhead & Co. Nesta parte consta a biografia de cada um deles, além da vida pessoal, a atuação profissional e o papel desempenhado por eles dentro da Empresa. Também aborda questões relativas à memória e aos relatos escritos. Salienta-se que, para a elaboração desse tópico, complementou-se as informações relativas aos memorialistas por meio de documentos escritos pertencentes ao acervo da família Lawson. Outras fontes que complementaram as informações foram os depoimentos orais de Silvia Lawson, filha de Basil Lawson, e de Frank Cranston Woodhead, filho de Peter Cranston Woodhead.

A terceira parte da pesquisa discorre sobre a história familiar, desde a vinda do primeiro membro da Inglaterra em 1890 até a fundação da Empresa em 1922. Esta parte do trabalho prioriza particularidades da empresa familiar Cranston Woodhead & Co., ressalta a gestão familiar, o processo sucessório, as relações comerciais, as atividades da Empresa, a evolução e a abertura de novas frentes de negócios e as alterações societárias. Nessa parte estão inseridas imagens da família pertencentes ao acervo de Frank. C. Woodhead, entre outras, que, juntamente com o texto, apontam para a coesão familiar. Nesse sentido, é a

organização familiar que se estrutura na figura do patriarca, que exprime a liderança. Nela se incluem as mulheres, crianças e jovens, que têm papéis e regras bem definidos.

Por fim, a quarta parte da investigação mostra as impressões que os memorialistas deixaram escritas sobre as cidades de Rio Grande e Porto Alegre, palco em que se desenrolou a história familiar e empresarial dos Cranston Woodhead. Ainda nessa parte, estão descritas as tecnologias que foram surgindo e sendo utilizadas pela Empresa, demonstrando, através dessa pequena amostragem, como esse desenvolvimento ocorreu no Estado, sabendo-se que é a partir do micro que se tem uma visão do todo.

O trabalho está fundamentado em algumas afirmações teóricas sobre História Empresarial, História e Memória, História Oral, História Social e História das Tecnologias. Para a sua elaboração foram utilizadas fontes escritas, imagéticas e virtuais. Seguindo o princípio do paradigma indiciário de Ginzburg, trabalhou-se com fontes múltiplas. Esse método foi fundamental, pois permitiu que se construísse o objeto de pesquisa, elaborando um texto coerente. Assim, no primeiro momento, considera-se, por meio da Historiografia, que o desenvolvimento da Empresa ocorreu em consequência das demandas de mercado, políticas e de incentivos financeiros do governo.

Ao longo do trabalho se analisou o desenvolvimento da Empresa, que fundamentou sua expansão na organização familiar, que tem suas raízes assentadas em sua origem britânica. Também se examinou de que forma as novas tecnologias que foram surgindo modificaram as performances de atuação da Empresa. Ainda se investigou como o espaço de atuação favoreceu a manutenção das atividades, levando-se em conta a característica portuária das cidades de Rio Grande e Porto Alegre, pontos estratégicos no sul do país.

Cabe ressaltar que a dinâmica urbana influenciou a mobilidade da Empresa no que tange à alternância da matriz e da intensificação de atividades, em uma ou na outra cidade. Isso se justifica pelas transformações de obras de modernização tanto nas cidades como nos portos. Somando-se a isso está a melhoria do anel viário no RS, intensificando o escoamento de produtos destinados à exportação. A Cranston Woodhead & Co., como já foi visto, participou ativamente dessas melhorias, agenciando para o governo o transporte de matéria-prima e maquinário para a execução de obras, tanto do perímetro urbano quanto rural.

Um dos pontos abordados foi a questão das estratégias utilizadas pela Empresa para sobreviver no mercado. Nesse sentido, ela incorpora o princípio de Collins, que defende que as “empresas feitas para vencer” priorizam a atividade principal, tornando-se não a maior, mas a melhor no negócio de agenciamento de transportes de cargas marítimas e de

passageiros. Embora tendo se aventurado em outros ramos de negócios, como revenda de peças e de automóveis, de frutas, de seguros, de eletrodomésticos, dentre outros, que geraram uma receita razoável na época, essas atividades tiveram pouca duração, isso porque a Empresa estava focada no ramo principal.

Outra estratégia foi a preparação dos gestores, capacitando-os para as atividades relacionadas à administração do negócio. Essa capacitação começou no momento em que ingressaram na Empresa, visando conhecer desde cedo as rotinas e especificidades do ramo. Nessa aquisição de conhecimento, podem-se citar as formações acadêmicas e os treinamentos no exterior efetuados por Cecil na Inglaterra e por Peter e Frank na Holanda, conforme já especificado.

As qualificações profissionais se estendiam aos gestores que não eram membros da família, em viagens a negócios, fortalecendo as relações comerciais e internacionais e abrindo novas frentes de trabalho, tanto no Brasil como no exterior. Durante essas viagens podem-se apontar negócios efetuados em Montevideú, Buenos Aires, EUA e diversos países da Europa. Também inclui-se a abertura de filiais nas cidades de Pelotas, Paranaguá, Curitiba, São José, Caxias do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro.

Outra estratégia desenvolvida pela Empresa foi a contratação de funcionários europeus, dando prioridade aos ingleses que estavam ligados no mesmo ramo de negócios. Em geral, eles já vinham para a Empresa, capacitados e articulados no meio do transporte marítimo, como foi o caso de Charles Sidney Mace, Frederick Willian Burton, Gerrit Piter van Herp, A. W. Makins, dentre outros. A contratação de trabalhadores ingleses pode ser considerada sobre dois aspectos: o cultural e o comercial.

O primeiro consolidava a rede de relações entre patrícios e intercambiava a vinda ou a contratação da mão de obra capacitada entre Inglaterra e Brasil. Ao mesmo tempo, esse princípio corrobora a ideia de Carla Bottino, de que os fundadores contratam funcionários que pensam de forma parecida com a deles, que doutrinam e socializam seus funcionários de acordo com a sua forma de pensar, que o comportamento dos fundadores serve de modelo a ser seguido pelos funcionários. O segundo era a exigência do mercado no ramo de transportes marítimos, que culminava com a necessidade do domínio da língua inglesa para a comunicação internacional.

Ainda dentro dessas estratégias, a tradição dos ingleses de se sociabilizarem em Porto Alegre, reunindo-se em pontos de encontro, como o bar do Grande Hotel Schmidth, o restaurante Ghilosso, consolidava a preservação de algumas práticas culturais e propiciava

intercâmbio e favorecimento nos negócios, que surgiam como contratos e troca de informações. Já em Rio Grande, havia locais de encontro, como a mercearia Al Marengo, que ficava em uma esquina quase ao lado do escritório da Empresa e que era frequentado por um tipo de liga de altos estrangeiros (principalmente britânicos). Outro ponto de encontro dos homens da cidade era a Mangacha, onde era praxe os homens de negócio confraternizarem.

Outras atividades que integravam os patrícios ingleses em Porto Alegre eram as de lazer, desenvolvidas no British Club, como o chá das cinco entre as senhoras e o pôquer entre os homens; e no Country Club, como campeonatos de golfe, tênis, passeios no campo com grupos de amigos ao ar livre, bem como equitação até a Hípica. Em Rio Grande, havia o Clube Riograndino, onde os ingleses se integravam jogando futebol, prática introduzida por eles, em 1900, no RS. Essas práticas aproximavam não apenas ingleses, mas integrantes da elite social, tanto de Rio Grande como de Porto Alegre.

A investigação mostra que a Empresa lançou mão de sua tradição inglesa de credibilidade no comércio, conforme Freire enfatiza em sua obra, para abrir frentes de trabalho junto a outras empresas europeias, o que lhes rendeu representações no mercado internacional. Entre elas, a Royal Mail Line e a Willian Cooper's (inglesas), a Norton Lines (sueca), a koninklijke Hollands Lloyd (holandesa), dentre outras já citadas na parte que trata da história da Empresa.

Além da origem europeia, o caráter empreendedor dos gestores da Cranston Woodhead & Cia. foi fundamental para a consolidação da ideologia familiar iniciada por Cecil, na primeira geração, e continuada por Peter, na segunda geração, por Frank, na terceira geração, e atualmente se encontra na quarta geração, com Mark Nelz Cranston Woodhead, conforme árvore genealógica apresentada no trabalho. Isso ratifica o princípio de Lodi, quando afirma que a ideologia é um sistema de ideias que começa a se formar na primeira geração de uma empresa familiar, que prepara os filhos, desde pequenos, para dar continuidade às atividades empresariais. Portanto, a ideologia da cultura familiar na empresa Cranston Woodhead & Co. está calcada nos valores e na tradição familiar inglesa.

A cultura empresarial criada pelo fundador também influencia no processo sucessório, que ocorre tranquilamente se aquele que está na gestão, quando tem mais de um filho, identifica qual deles possui os requisitos para dar continuidade ao negócio sem causar atritos familiares. A passagem sucessória bem sucedida pode ser verificada na Cranston Woodhead & Co. quando Cecil define que Peter assume a gestão, dando continuidade aos negócios. Esse processo confirma a afirmação de Bernhoeft, pois envolve continuidade e mudança.

Continuidade porque os filhos herdaram, além dos bens materiais, o legado familiar; mudança porque a sucessão traz idéias, transformações, novidades e até mesmo resistência e dificuldades.

Relacionado ao desenvolvimento e à implantação das novas tecnologias, pode-se dizer que elas foram adotadas a partir da adaptação da Empresa às necessidades dos seus clientes. Estes, por serem, na sua maioria, europeus, adotavam artefatos, sistemas, maquinários, etc., e exigiam que seus prestadores de serviços estivessem atualizados de forma a trabalharem integrados. Exemplo disso ocorreu com a Royal Mail Line e a exigência do uso de formulários impressos nos manifestos de carga. Outro exemplo foi a aquisição de artefatos como a máquina de adição, como a máquina de calcular e a máquina Facit, com o intuito de dinamizar os cálculos referentes aos carregamentos manifestados, já que essa era uma das funções do agenciador .

Cita-se ainda a substituição dos livros escritos à mão pelas máquinas de contabilidade; das máquinas contábeis pelo computador Apple II, e a implantação de programas de sistemas operacionais em rede. Outro exemplo foi com a Tecnomoagem e a adoção dos sistemas de carga e descarga de grãos, que dispensava a utilização da mão de obra dos estivadores. Também insere-se nesse contexto o sistema de carregamento de cargas em container. A implantação desse sistema revolucionou os transportes aéreos, marítimos e terrestres, que foram integrados entre si. A partir das mudanças ocorridas, deduz-se que a evolução tecnológica foi um dos fatores fundamentais para as transformações ocorridas na Empresa.

As mudanças da Empresa se harmonizam com as mesmas que se processaram nas cidades de Rio Grande e Porto Alegre: a dinamização dos portos para a importação e exportação; as melhorias das estradas, interligando as cidades ao interior do Estado; o telex e os telefones, agilizando as comunicações; os bondes e os automóveis, interligando os bairros da cidade. A energia elétrica muda o cotidiano da cidade e altera o modo de vida, criando novos espaços: as associações oferecem eventos à noite, como bailes e jantares dançantes para as famílias; os bares, cafés e restaurantes acolhem homens da cidade para conversas informais.

Conforme os pontos identificados no presente tópico, conclui-se que a empresa familiar Cranston Woodhead & Co. entrou no grupo que se mantém por quatro gerações no mercado, abrangendo o período entre 1922 até 1992. Trata-se, portanto, de uma organização constituída por uma família de empreendedores, regida por valores tradicionais, que souberam tramitar nas suas relações interpessoais utilizando as mesmas para benefício dos negócios da

Empresa. Pode-se apontar também o sucesso no uso das estratégias discorridas anteriormente. Estas se somaram aos quesitos que mantiveram e mantêm a Empresa até hoje no mercado, compreendendo 90 anos de existência.

Finalmente, para concluir, ressalta-se que a partir do presente estudo e dos fatos apresentados nesta investigação, constata-se que a empresa Cranston Woodhead & Co. teve papel importante na história do Rio Grande do Sul, o que justifica a importância do estudo da Empresa. Ao mesmo tempo, salientam-se outros pontos que podem ser investigados nas fontes escritas, como imigração, navegação, comércio, entre outros, que estão abertos ao interesse de novos olhares.

REFERÊNCIAS

- ABRIGO de bonds Praça XV, Porto Alegre, 1930. Disponível em: <http://fotosantigas.prati.com.br/fotosantigas/PortoAlegre/Porto_Alegre_Abrigo_Bondes_Pra%C3%A7a_XV_de_novembro_d%C3%A9c1930.htm>. Acesso: 03 out. 2012.
- AGÊNCIA Vapores Grieg. Disponível em: <http://www.grieg.com.br/p_historico.htm>. Acesso em: 01 jan. 2012.
- AGENTE marítimo. Disponível em: <<http://www.fenamar.com.br/agente.php>>. Acesso em: 13 jan. 2012.
- ALAN, Richard. *Joseph Cranston Woodhead, 1900-1922*. Documento Avulso. Sem Data. 5f. Tradução: Guilherme Zaffari. Porto Alegre, 2011.
- ALBANO, Adriana Helena de Oliveira. *No rastro dos boitempos: considerações sobre a poética memorialista em Drumond e dois contemporâneos seus*. 2005. 129f. Dissertação (Mestrado em Teoria Literária e Crítica da Cultura). Disponível em: <http://www.ufsj.edu.br/portalrepositorio/File/mestletras/DISSERTACOES/NO_RASTRO_DOS_BOITEMPOS.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2012.
- ALENCAR, M. S. *O Fantástico Padre Landell de Moura*. Disponível em: <http://www.memoriallandelldemoura.com.br/imagen/documentos/fantastico_landell.pdf>. Acesso: 12. jan. 2013.
- _____. *História e Legislação de Comunicações*. Campina Grande: 2005.
- ALFÂNDEGA de Rio Grande /RS – Cartão Postal – Início do Séc. XX. Disponível em: <<https://www.filatelicazeppelin.com.br/novaloja/detalhes.php?COD=88176>>. Acesso em: 18 jan. 2013.
- ALLIANCE Assurance Company Limited. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaNormas.action?numero=8864&tipo_norma=DEC&data=19110802&link=s>. Acesso em: 06 dez. 2012.
- ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro – 1891 a 1940 – PR_SOR_00165_313394. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=313394&pagfis=114462&pesq=&esc=s>>. Acesso em: 15 jan. 1013.
- AMBULÂNCIA da marca Austin. Coluna túnel do tempo. Jornal Zero Hora, Porto Alegre, 12. jan. 2010.
- ANTONACCIO, Carla Francisca Bottino. *Empresas familiares: uma compreensão sistêmica*. 2007. 260f. Tese (Doutorado em Psicologia) – Faculdade de Psicologia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.maxwell.lambda.ele.pucRio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=9868@1&msg=28>. Acesso em: 20 jan. 2013.

ARAVANIS, Evangelia. A industrialização no Rio Grande do Sul nas primeiras décadas da República: a organização da produção e as condições de trabalho (1889-1920). *Revista Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 2, n. 3, p. 148-180, jan.-jul. 2010.

ARTHUR Cecil Lewson. Disponível em: <<http://www.vetorial.net/~scrg/fundadores/lawson.html>>. Acesso em: 18 jan. 2013.

AS indústrias. Disponível em: <<http://theatropolytheama.blogspot.com.br/2010/09/as-industrias.html>>. Acesso em: 08 jan. 2013.

BANG & Olufsen. Disponível em: <http://obviousmag.org/archives/2009/10/bang_olufsen.html>. Acesso em: 12 mar. 2013.

BARROS, Carlos. *Entrevista com Carlos Barros*. [04 jun. 2009]. Disponível em: <<http://historiografianarede.wordpress.com/tag/carlos-barros/>>. Acesso em: 14 maio 2013.

BARROS, José D'Assunção. História e memória: uma relação na confluência entre tempo e espaço. *Mouseion*, Canoas, v. 3, n.5, jan-jul. 2009. Disponível em: <http://www.unilasalle.edu.br/museu/mouseion/historia_memoria.pdf>. Acesso em: 12 dez. 2012.

BARROS, M. L. *Famílias e gerações*. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

BEATTIE, Alan. *Falsa Economia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2010.

BECKER, Klaus. *Enciclopédia Rio Grandense: imigração*. Canoas: Regional, 1948. p. 322.

BERNHOEFT, Renato. *Sucessão profissionalizada ou sobrevivência comprometida*. São Paulo: Nobel, 1991.

BHABHA, Homi K. *O local da Cultura*. Belo Horizonte: UFMG, 2005.

BOATE Mangacha. Disponível em: <<http://ricsaxselmer.blogspot.com.br/2008/05/foto-inedita-boate-mangacha.html>>. Acesso em: 22 jan. 2013.

BOM ANGELO, E. *Empreendedor Corporativo: a nova postura de quem faz a diferença*. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

BONOW, Stefan Chamorro. As listas negras e a Grande Guerra: repercussões sobre capital e trabalho germânicos em Porto Alegre. *Revista Mundos do Trabalho*, v. 2, n. 4, ago.-dez. 2010, p. 280-304. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/mundosdotrabalho/article/view/12262>>. Acesso em: out. 2012.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade*. São Paulo: T.A. Queiroz, 1983.

BOURDIEU, Pierre. *Meditações pascalianas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

BORGES de Medeiros. Disponível em:

<http://antigaportoalegre.no.comunidades.net/index.php?pagina=1793505997_02>. Acesso em: 12 nov. 2012.

BRANCALEONE, Cassio. Comunidade, sociedade e sociabilidade: revisitando Ferdinand Tönnies. *Revista de Ciências Sociais*. Ceará, v. 39, n. 2, 2008.

BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Lisboa: Editorial Teorema, 1986.

BRUM, Rosemary Fritsch. *Uma cidade que se conta: imigrantes italianos narrativas no espaço social da cidade de Porto Alegre nos anos 20-30*. São Luiz: EDUFMA, 2009.

CAMARGO, Dilan Dornellas. *Centralização e intervenção: padrão político e institucional do Estado Novo no RGS – O Conselho Administrativo do Estado*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre: 1983.

CAMPO da várzea 1910. Disponível em:

<http://www.4shared.com/photo/PKbgYHKB/1910_-_Campo_da_Vrzea__Campo_c.htm>. Acesso em: 02 jan. 2013.

CAMPO da várzea antes de 1935. Disponível em:

<<http://lealevalerosa.blogspot.com.br/2010/05/centenario-da-revolucao-farroupilha.html>>. Acesso em: 02 jan. 2013.

CANDAU, Joël. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2011.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Globo, 1985.

CARVALHO, Beth Capelache. *Pequeno comentário sobre a colonização inglesa no Brasil*. Disponível em: <<http://professorEdwardogalante.blogspot.com.br/2013/01/pequeno-comentario-sobre-colonizcao.html>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

CASILLAS, José Carlos; VÁSQUEZ, Adolfo; DÍAZ, Carmen. *Gestão da empresa familiar: conceitos, casos e soluções*. São Paulo: Thomson Learning, 2007.

CEDIC. *Mapa do superporto e distrito industrial do Rio Grande*. Porto Alegre: SEDAI, 1978.

CELULOSE Rio-Grandense. Disponível em:

<<http://www.celuloseriograndense.com.br/empresa/>>. Acesso em: 22 nov. 2012.

CENTENO, Carla Vilhamaina. *Educação e Fronteira com o Paraguai na historiografia mato-grossense (1870 – 1950)*. 2007. Tese (Doutorado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2007.

CENTRO de navegação rio-grandense. Disponível em: <<http://www.centronave.com.br/>>. Acesso em: 10 fev. 2013.

CENTURION, Júnior de Andrade; VIANA, José Jair Soares. *Empresa familiar, suas vantagens, desvantagens e desafios: o caso da empresa Recuperadora Bras Soldas Ltda*.

Disponível em:

<http://www.aedb.br/seget/artigos07/1162_1162_gestao%20de%20empresas%20familiares.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2013.

CERIZA, Andréia de Alcântara; VILPOUX, Olivier François. *Empreendedorismo e empreendedoros: uma revisão bibliográfica*. XIII Simpósio de Engenharia de Produção.

Disponível em: <http://www.simpep.feb.unesp.br/anais/anais_13/artigos/520.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2013.

CINEMAS de Porto Alegre Antigo. Disponível em:

<http://cinemasportoalegre.blogspot.com.br/%3E>. Acesso em: 23 mar. 2013.

CLEMENTE, Claudemir Correia. Apud BIDARD, Claire, 1997. *Habitando o movimento*.

VIII Reunión de Antropología del Mercosur, 2009, Buenos Aires. p. 9. Disponível em: <[www.ram2009.unsam.edu.ar/GT/.../GT28-Ponencia \(CORREA\).pdf](http://www.ram2009.unsam.edu.ar/GT/.../GT28-Ponencia%20(CORREA).pdf)>. Acesso em: 17 dez. 2009.

CINEMA Imperial – década de 1950. Disponível em:

<<http://cinemasportoalegre.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 23 mar. 2013.

COLLINS, Jim. *Empresas feitas para vencer*. Rio de Janeiro: Elsevier; Campus, 2006.

COMPANHIA de celulose Borregaard. Disponível em:

<poavive.files.wordpress.com/2011/04/borregaard-lilium-dreyer.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2013.

COMPANHIA união fabril (antiga Rheingantz). Disponível em:

<<http://caferiogrande.blogspot.com.br/2010/08/fachada-detalle-da-fachada-detalle-da.html>>. Acesso em: 08 jan. 2013.

COMPANHIA Swift. Disponível em:

<<http://theatropolytheama.blogspot.com.br/search/label/IND%C3%A9ASTRIAS>>. Acesso em: 08 jan. 2013.

COUNTRY Club. Disponível em: <<http://www.pacc.com.br/institucional.php?I=6>>. Acesso em: 21 dez. 2012.

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. Nas entrelinhas da narrativa: vozes de mulheres imigrantes. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. 32, n. 1, p. 63-73, 2006.

CÓPIAS das correspondências de Peter Douglas Cranston Woodhead. Disponível em:

<<http://temavercomigo.com/tag/blog-tem-a-ver-comigo-betina-siegmann/page/2/>>. Acesso em: 01 jun. 2012.

CORREA, Lindanalva da V. P, et al. *Responsabilidade social: voluntariado na Alumar – gestão da participação cidadã*. Monografia de conclusão de curso (graduação em administração, habilitação em análise de sistemas). São Luís: FAMA, 2004.

CORREA, Silvio Marcos de Souza. *Práticas Aristocráticas e Lazeres Burgueses de um “Príncipe Negro” na República Velha*. 4º Encontro de escravidão e liberdade no Brasil

Meridional. Curitiba, 2009. Disponível em:
<<http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos4/silviomarcussouzacorrea.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2011.

CRANSTON Woodhead & Cia Ltda – Imagem da Filial de Paranaguá. Maritien Museun Rotterdam. Disponível em:
<<http://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=100062264>>. Acesso em: 03 out. 2012.

CRISE de 1929. Disponível em:
<<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos20/CafeEIndustria/Crise29>>. Acesso em: 12 fev. 2013.

CRUZ, Claudio. *Literatura e cidade moderna: Porto Alegre – 1935*. Porto Alegre: Edipucrs; IEL, 1994.

DALLA COSTA, A. J. *Sucessão e sucesso nas empresas familiares*. Programa de Seminários em Desenvolvimento Econômico. Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Departamento de Economia, Universidade Federal do Paraná. 7 jun. 2005.

_____. Gestão dos herdeiros ou profissionais nas empresas familiares: o caso da Perdigão. *Revista Economia Contemporânea*. Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 197-225, maio/ago. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rec/v11n2/a01v11n2.pdf>>. Acesso em: 05 jan. 2012.

DEIRÓ, Ricardo de Miranda; CARDOSO, João Antonio da Silva. *Atualização tecnológica como estratégia de melhoria e eficácia organizacional*. Artigo apresentado no III Congresso de Administração Responsabilidade Social. Disponível em:
<<http://www.unifenas.br/extensao/administracao/iiicongresso/trab03.htm>>. Acesso em: 10 fev. 2013.

DOLABELA, F. *Pedagogia empreendedora*. O ensino de empreendedorismo na educação básica, voltado para o desenvolvimento sustentável. São Paulo: Editora de Cultura, 2003.

DONNELLEY, R. G. *The family Business*. Family Business Review, Harvard, v., n. 4, p. 93-105, 1964.

DOS ANJOS, José Haroldo; GOMES, Carlos Rubens. Curso de direito marítimo. São Paulo: Manole, 2008. v. I e II.

DOUGLAS, Peter. *Cranston Woodhead: para que eles não esqueçam*. Porto Alegre, 1992, 55 f. Tradução: Guilherme Zaffari. Disponível no Laboratório de História Oral da PUCRS.

ENCHENTE de 1941 – Praça da Alfândega – Rua Sete de Setembro. Disponível em:
<http://fotosantigas.prati.com.br/fotosantigas/PortoAlegre/Porto_Alegre_Enchente_Pra%C3%A7a_da_Alf%C3%A2ndega_Rua_7_de_Setembro_Cinema_Central_1941.htm>. Acesso em: 24 out. 2012.

ENTRADA de imigrantes no Brasil. Relatório da Secretaria de Agricultura, Comércio de Obras Públicas de 1892, 1894-1895, 1898-1908, 1910-1914, 1916-1930. Arquivo público do

Estado de São Paulo. Disponível em:

<<http://www.arquivoestado.sp.gov.br/imigracao/estatisticas.php>>. Acesso em: 24 out. 2012.

EDIFÍCIO Bier e Ullmann. Disponível em:

<http://fotosantigas.prati.com.br/fotosantigas/PortoAlegre/Porto_Alegre_Edif%C3%ADcio_Bier_e_Ullmann_Rua_Uruguai_esquina_Siqueira_Campos_d%C3%A9c1930.htm>. Acesso em: 02 dez. 2012.

ELSEN, I. Cuidado familiar: uma proposta inicial de sistematização conceitual. In: ELSÉN, I; MARCON, S. S.; SANTOS, M. R. dos (Orgs.). *O viver em família e a sua interface com a saúde e a doença*. Maringá: Eduem, 2002, p.11-24.

ENGELS, Friedrich. *A origem da família, da propriedade privada e do Estado*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

ESPÍNDOLA; BRITZ, Adriana; PEREIRA, Jacira Helena do Valle. *O migrante paraguaio na obra do memorialista Campo-Grandense Paulo Coelho Machado*. Disponível em: <<http://www.cptl.ufms.br/hist/ndhist/Anais/Anais%202010/Aceitos%20em%20ordem%20alfabetica/Adriana%20Espindola%20Britz.pdf>>. Acesso em: 07 jan. 2012.

ESTALEIRO Caneco. Disponível em: <<http://www.proman.pt/internacional/111.html>>. Acesso em: 22 mar. 2012.

ESTALEIRO Ebin. Disponível em:

<<http://www.citrosuco.com.br/fischer/fischer/sites/fischer/cbo/empresa/historia.html>>. Acesso em: 12 mar. 2013.

ESTALEIRO Mauá. Disponível em: <<http://unipeg1.blogspot.com.br/2010/04/dando-continuidade-serie-sobre-as.html>>. Acesso em: 07 jan. 2012.

ESTALEIRO Só. Disponível em:

<<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2012/08/empresas-apresentam-novo-projeto-para-a-area-do-antigo-estaleiro-so-na-capital-3845517.html>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

EXPOSIÇÃO Farroupilha 1935. Disponível em:

<<http://lealevalerosa.blogspot.com.br/2010/05/centenario-da-revolucao-farroupilha.html>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

EZEQUIEL, Marcio. *Alfândega de Porto Alegre: 200 anos de história*. Porto Alegre: Sindireceita, 2007.

FALKLAND Island & Co. Disponível em: <<http://www.the-falkland-islands-co.com/index.php?section=0>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1996.

FERREIRA FILHO, Arthur. *História Geral do Rio Grande do Sul (1503-1964)*. Editora Globo: 1960.

FOTOS Antigas RS. Disponível em:

<<http://fotosantigas.prati.com.br/FotosAntigas/index.htm>>. Acesso em: 16 jan. 2013.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Guia Histórico de Porto Alegre*. Porto Alegre: EDUFRGS, 2006.

_____. *Porto Alegre – Guia Histórico*. Porto Alegre: EDUFRGS, 1998.

FRIGORÍFICO Rio Grande. Disponível em:

<http://ufpel.edu.br/enpos/2012/anais/pdf/SA/SA_00662.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2013.

GASOGÊNIO. Disponível em:

<http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_GASOGENIO.htm>. Acesso em: 13 dez. 2012.

GERSIK, K. E. et al. *De geração para geração: ciclos de vida das empresas familiares*. São Paulo: Negócio, 1997.

GERTZ, René E. Economia. In: _____. *O Estado Novo no Rio Grande do Sul*. Passo Fundo: Editora UPF, 2005. p. 41.

GERVASONI, Viviane. *Gestão & Regionalidade*. Resenha. Internacionalização e os países emergentes, 2009. Disponível em:

<http://www.doaj.org/doaj?func=fulltext&passMe=http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/viewFile/158/85>. Acesso em: 12 jun. 2011.

GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: _____. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

GIRAUD, Laire José. *O transatlântico britânico Arlanza*. Disponível em:

<<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=32572>>. Acesso em: 02 dez. 2012.

GOFFMAN, Erving. *A representação do eu na vida cotidiana*. Petrópolis: Vozes, 1999.

GOMES, Clandia Maffini; KRUGLIANSKAS, Isak; HOURNEAUX, Flávio J.; SCHERER, Flávia L. *Gestão & Regionalidade. Gestão da inovação tecnológica para o desenvolvimento sustentável em empresas internacionalizadas*. Disponível em:

<http://www.doaj.org/doaj?func=fulltext&passMe=http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/viewFile/149/77>. Acesso em: 15 jun. 2011.

GOULARTI, Alcides F. A trajetória da Marinha Mercante Brasileira: administração, regime jurídico e planejamento. *Revista Pesquisa & Debate*, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 247-278, 2010.

GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GROS, Denise Barbosa. *Burguesia Industrial Gaúcha e o Estado Nacional – 1964-1978*.

FEE. Porto Alegre: 1990. Disponível em:

<<http://www.fee.tche.br/sitefee/download/jornadas/2/e6-02.pdf>>. Acesso em: 02 dez. 2012.

GRIGOLETTO, E. A construção da identidade na escrita de si: do ambiente universitário à internet. *Revista Desenredo*. v. 2, n. 2. Passo Fundo, p. 203-223. jul./dez. 2006.

_____.; REGINA, Carmem. *Escrita de si, memória e alteridade: uma análise em contraponto*. Primeira Jornada Internacional de estudos do discurso, 2008. Disponível em: <<http://www.dle.uem.br/jied/pdf/ESCRITA%20DE%20SI%20schons%20e%20grigoletto.pdf>>. Acesso em: 17 dez. 2012.

GRUPO Lorentzen. Disponível em: <http://www.folhalitoral.com.br/site/?p=noticias_ver&id=2271>. Acesso em: 05 mar. 2013.

GULLO, Luci Mary Gonzalez. O sistema de contaneirização. *Inovação*. Campinas, v. 3 n. 4, jul./ago.2007. Disponível em: <http://inovacao.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S180823942007000400012&lng=pt&nrm=is>. Acesso em: 03 maio 2012.

HALBWACHS, Maurice. *Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004.

HAMBURG Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Disponível em: <<http://www.hamburgsud.com/group/en/corporatehome/>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

HEINZ, Flávio M.; VARGAS, Jonas Moreira; FLACH, Angela; MILKE, Daniel Roberto. *O Parlamento em tempos interessantes: breve perfil da Assembléia Legislativa e de seus deputados – 1947-1982*. Porto Alegre: CORAG, 2005, p. 90. Disponível em: <<http://www2.al.rs.gov.br/biblioteca/LinkClick.aspx?fileticket=w6EzquzDdaU%3d&tabid=3101&language=pt-BR>>. Acesso em: 11 dez. 2012.

HERRLEIN, Ronaldo Jr. A transição capitalista no Rio Grande do Sul, 1889-1930: uma nova interpretação. *Revista Economia e Sociedade*, Campinas, v.13, n 1, p. 175-107, jan/jun. 2004.

_____. Desenvolvimento industrial e mercado de trabalho no Rio Grande do Sul: 1920-1950. *Revista de Sociologia e Política*, Curitiba, n. 14, p. 103-118, jun. 2000.

HISTORY of the Facit Calculators. Disponível em: <http://www.xnumber.com/xnumber/facit_history.htm>. Acesso em: 03 maio 2012.

HOBBSAWN, E. J. A revolução industrial. In: _____. *A era das revoluções (1789-1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. p. 43-69.

HOTEL Jung – 1930. Disponível em: <http://fotosantigas.prati.com.br/fotosantigas/PortoAlegre/Porto_Alegre_Pra%C3%A7a_XV_de_Novembro_Edif%C3%ADcio_Frederico_Mentz_Hotel_Jung_d%C3%A9c1930.htm.>>. Acesso em: 10 mar. 2012.

IMIGRAÇÃO em São Paulo. Disponível em: <<http://www.arquivoestado.sp.gov.br/imigracao/estatisticas.php>>. Acesso em: 05 mar. 2013.

INCOBRASA. Disponível em: <<http://www.incobrasa.com/>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

INSTITUTO ETHOS. Instituto Ethos Reflexão. In: ZOBOLI, Elma Campos Pavoni. *A ética nas Organizações*. São Paulo: Instituto Ethos, n. 4, mar. 2001.

JORNAL Gazeta Da Tarde, Rio Grande, 03 maio 1959, 1f.

JORNAL Correio do Povo. Porto Alegre. Caderno Especial, 29 maio 1983.

JORNAL do Cassino. Rio Grande, 19 jul. 2000.

JORNAL do Commercio. Disponível em: <<http://jcrs.uol.com.br/site/institucional.php>>. Acesso em: 12 jan. 2012.

JUNIOR, Annor da Silva; MUNIZ, Reynaldo Maia. Sucessão, poder e confiança: um estudo de caso em uma empresa familiar capixaba. *Revista de Administração da Universidade de São Paulo*. São Paulo, v. 41, n. 1. p. 107-177, jan/fev/mar. 2006. Disponível em: <www.rausp.usp.br/download.asp?file=V4101107.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2012.

LAMPORT & Holt Line. Disponível em: <<http://www.timetableimages.com/maritime/images/lh.htm>>. Acesso em: 18 jan. 2012.

LAWSON, H. Basil. *Minha vida com a Graston Woodhead*. Porto Alegre, 1985, 291fs. Tradução: Guilherme Lipinski. Disponível no Laboratório de História Oral da PUCRS.

LEGOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Unicamp, 1996.

LINHA Lamport & Holt. Disponível em: <<http://www.benjidog.co.uk/allen/Lines/Lampolt%20&%20Holt%20Line.html>>. Acesso em: 18 jan. 2012.

LLOYD, Reginald et al. *Impressões do Brazil no Seculo Vinte, Londres e R.J., 1913*. Disponível em: <<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0300g25e.htm>>. Acesso em: 04 nov. 2012.

LODI, João Bosco. *A empresa familiar*. São Paulo: Pioneira, 1978.

LOMNITZ, Larissa Adler. *Redes sociais, cultura e poder*. Rio de Janeiro: E-papers, 2009.

LOPEZ, Adriana; MOTA; Carlos Guilherme. *História do Brasil: uma interpretação*. São Paulo: SENAC, 2008.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. *Comércio exterior competitivo*. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

MACEDO, Riopardense de. *Ingleses no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: A nação, 1975.

MACHADO, Iara Gomide. *Companhia Carris Porto-Alegrense: estudo de caso do arquivo geral*. 2010. Monografia (Graduação em Arquivologia) – Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MAGALHÃES, Aline Montenegro. Tecendo memórias. Gustavo Barroso e as escritas de si. *Ars Histórica*. A Revista Discente do Programa de Pós Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em:

<<http://revistadiscentepghis.files.wordpress.com/2009/05/aline-montenegro-tecendo-memorias-gustavo-barroso-e-as-escritas-de-si.pdf>> Acesso em: 10 dez . 2012.

MALA Real Inglesa. Disponível em:

<<http://estespublicitarios.blogspot.com.br/2010/10/mala-real-inglesa.html>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

MAPA Político do Reino Unido. Disponível em: <<http://charlezine.com.br/qual-e-diferenca-entre-inglaterra-reino-unido-gra-bretanha/>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

MÁQUINA de adição. Disponível em:

<<http://www.propagandasantigas.com/2009/04/burroughs-maquinas-de-somar-e-os.html>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

MÁQUINA de calcular. Disponível em: <<http://caxias.olx.pt/maquina-de-calcular-antiga-triumphator-iiid-433193120>>. Acesso em: 2 jan. 2012.

MÁQUINA de contabilidade. Disponível em:

<<http://sdcontabilidade.blogspot.com.br/2012/09/maquinas-de-contabilidade.html>>. Acesso em: 10 jan. 2013.

MARITIEM Digital. Disponível em:

<<http://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=100062264>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

MARKETING & Ideias. Disponível em:

<http://madalozomarketing.blogspot.com.br/2011_08_01_archive.html>. Acesso em: 12 jan. 2013.

MICELI, Paulo. *As Revoluções Burguesas*. São Paulo: Atual, 1994.

MORAES, Roque. Uma tempestade de luz: a compreensão possibilitada pela análise textual discursiva. *Ciência & Educação*. v.9, n. 2, p. 191-211, 2003.

MORO, Natanaél dal. Os memorialistas e a edificação de um passado glorioso. *Revista Crítica Histórica*. v. 3, n. 6, dez. 2012. Disponível em:

<<http://www.revista.ufal.br/criticahistorica/attachments/article/144/Os%20memorialistas%20e%20a%20Edificacao%20de%20um%20Passado%20Glorioso.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

MOVIMENTO Ecológico Gaúcho. Disponível em:

<<http://agapan.blogspot.com.br/2012/12/movimento-ecologico-gaicho-manifesta-se.html%3E>>. Acesso em: 08 jan. 2013.

MOVIMENTO Ecológico Gaúcho manifesta-se sobre a ampliação de megainvestimento da Celulose Rio-grandense no RS. Disponível em: <<http://armazendoporto.blogspot.com.br/>>. Acesso em: 08 jan. 2013.

M. P. McLean, 87, Container Shipping Pioneer. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2001/05/29/nyregion/m-p-mclean-87-container-shipping-pioneer.html>>. Acesso em: 10 fev. 2013.

NASCIMENTO, Antenor. A construção de um país. *Veja*, São Paulo, v. 32, n. 51, p. 131. 22 dez. 1999.

NEVES, Hugo Alberto Pereira. *A importância do Porto de Rio Grande para a economia do Rio Grande do Sul*. (1890-1930). 1980. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1980.

NEVES, João Carvalho das. *A sucessão na empresa familiar: a estrutura do governo e o controlo do capital*. Conferência de Finanças Universidade dos Açores. Disponível em: <http://pascal.iseg.utl.pt/~jcneves/paper_sucessoes_acores.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2012.

NORTON Lilly Internacional Inc. Disponível em: <<http://www.nortonlilly.com/about-us>>. Acesso em: 10 mar. 2013.

ODFJELL Tankers. Disponível em: <<http://www.odfjell.com/AboutOdfjell/CorporateInformation/Pages/CompanyInformation.aspx>>. Acesso em: 07 fev. 2012.

OLIVA, Jaime Tadeu. A cidade como ator social: a força da urbanidade. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (Orgs.). *Dilemas Urbanos: Novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto. 2003.

OLMI, Alba. *Memória e memórias: dimensões e perspectivas da literatura memorialista*. Santa Cruz do Su: EDUNISC, 2006.

OLIVEIRA, Euclides Quandt de. *Renascem as telecomunicações: construindo a Base*. São José dos Pinhais: Editel, 1992. v. 1.

OLIVEIRA, Geneci Guimarães. *Varig de 1986 a 2006: reflexões sobre a ascensão e a queda da empresa símbolo do transporte aéreo nacional*. 2011. 157f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 2011.

PARADEDA, Florentino. *Almanach de Pelotas*. Pelotas: Graphica Diário Popular, 1919.

PAULITSCH, Vivian da Silva. *'Lugares de Memória': habitações operárias no início do século XX Os casos da Rheingantz & Cia. (atual Companhia União Fabril) e da Central Térmica de Saint-Ouen (atual EDF)*. Disponível em: <<http://www.unicamp.br/chaa/rhaa/downloads/Revista%207%20-%20artigo%202.pdf>>. Acesso em 02 jan. 2013.

PEREIRA, Rosamaria Reo. *A Presença inglesa no Brasil e sua influência nas obras de escritores brasileiros do século XIX*. Dissertação de mestrado em Teoria Literária. Curso de Pós-Graduação em Letras e Artes da Universidade Federal do Pará. 2005. 100 f.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1982.

_____. *História da Indústria sul-rio-grandense*. Guaíba: RIOSEL, 1985.

PIMENTEL, Fortunato. *Aspectos gerais do município do Rio Grande*. Rio de Janeiro: IBGE, 1944.

PORTELLI, Alessandro. O massacre de Civitella Val di Chiana (Toscana: 29 de junho de 1944): mito, política, luto e senso comum. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta Moraes (Orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

PORTIFÓLIO da Empresa Lawson, Son & Cia. Importadores, exportadores e agentes bancários, de propriedade do Sr. George W. Lawson. Acervo Particular da Família Lawson sob a tutela de Sylvia Lawson, Porto Alegre.

PORTO Alegre capital do Estado. Disponível em: <<http://lealevalerosa.blogspot.com.br/2009/12/porto-alegre-capital-do-estado.html>>. Acesso em: 24 nov. 2012.

PORTO Alegre Country Club. Disponível em: <<http://www.pacc.com.br/institucional.php?I=6>>. Acesso em: 24 nov. 2012.

PORTO Alegre uma história fotográfica. Disponível em: <<http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2011/01/os-primeiros-administradores-da-porto.html>>. Acesso em: 12 jan. 2013.

PORTO de Porto Alegre – Vista Aérea. Disponível em: <<http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2010/07/vista-aerea-do-cais-do-porto-em-1930.html>>. Acesso em: 10 dez. 2012.

PORTO de Rio Grande – Vista do mar. Disponível em: <<http://cassinoalugo.blogspot.com.br/2011/09/porto-novo-rio-grande-rs-brasil.html>>. Acesso em: 10 dez. 2012.

PRADEL, Antônio. *Histórico da Barra de Rio Grande*. Disponível em: <<http://riograndevirtual.com.br/molhesdabarra/conteudo/historico.html>>. Acesso em: 12 jan. 2012.

PRAIA do Cassino. Disponível em: <<http://cassinoalugo.blogspot.com.br/2011/09/porto-novo-rio-grande-rs-brasil.html%3E>>. Acesso em: 01 jan. 2012.

PRODUTOS Armour. Disponível em: <<http://blogs.estadao.com.br/reclames-do-estadao/?s=armour&submit=OK>>. Acesso em: 01 jan. 2012.

PROPAGANDAS Antigas. Disponível em: <<http://www.propagandasantigas.com/2009/04/burroughs-maquinas-de-somar-e-os.html%3E>>. Acesso em: 02 fev. 2013.

PROPAGANDA Santista: 1930. Disponível em:
<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0350a1930b.htm>>. Acesso em: 02 fev. 2013.

P&O Nedlloyd. Disponível em: <<http://www.ponl.com/>>. Acesso em: 02 fev. 2013.

RECLAMES do Estadão. Disponível em: <<http://blogs.estadao.com.br/reclames-do-estadao/?s=armour&submit=OK%3E>>. Acesso em: 12 abr. 2013.

RESTAURANTE Ghilosso. Disponível em:
<<http://www.pampa.com.br/osul/Colunistas/Gasparotto/20101107/GASPAROTTO.PDF>>.
Acesso em: 12 abr. 2013.

RESUMO Histórico. Disponível em:
<http://antigaportoalegre.no.comunidades.net/index.php?pagina=1793505997_0>. Acesso em: 03 dez. 2012.

REVISTA Movin Up. Mapa de Yorkshire. Disponível em:
<<http://revistamovinup.com/thatsallfolk/wp-content/uploads/2010/04/yorkshire-map.gif>>.
Acesso em: 03 dez. 2012.

ROMANIELLO, Marcelo Márcio. *O Exercício do Poder nas Organizações: estratégias de Dominação e Auto-Regulação de Conflitos nas Relações de Trabalho*. I Congresso de Administração da UNIFENAS. Disponível em:
<<http://www.unifenas.br/extensao/administracao/icongresso/9.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2013.

ROYAL Mail Stean Packet Company. Disponível em:
<<http://www.merchantnavyofficers.com/rm1.html>>. Acesso em: 02 jan. 2013.

ROYAL Interocean Line. Disponível em:
<<http://www.lastoceanliners.com/cgi/lolline.pl?RIL>>. Acesso em: 03 jan. 2013.

SALABERRY, Jeferson; GUTIERREZ, Ester. *História do Frigorífico Rio Grande: Pelotas-Rs (1919 – 1924)*. XIV Encontro do Pós-Graduação da UFPel. Disponível em:
<http://ufpel.edu.br/enpos/2012/anais/>. Acesso em: 03 jan. 2013.

SANTANA, Raimunda Nonata do Nascimento. *Cidades Portuárias: notas sobre os espaços estratégicos da mundialização e a questão do desenvolvimento local*. II Jornada Internacional de Políticas Públicas Mundialização e Estados Nacionais: a questão da emancipação e da soberania. São Luís, 2005.

SARAVIA, Henrique. *Estado e Empresas Estatais. Criação e crescimento. O papel das empresas estatais como instrumento de política pública*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Departamento de Coordenação e Controle das Empresas Estatais: Brasília/DF, 2004. 22f.

SAVAG (Sociedade Anônima Viação Aérea Gaúcha). Disponível em:
<<http://forum.aeroentusiasta.com.br/viewtopic.php?f=13&t=32126>>. Acesso em: 11 dez. 2012.

SÃO Pedro Brazilian Gas Company. Disponível em:

<<http://books.google.com.br/books?id=uuAjAQAAMAAJ&lpg=PA900&ots=KLJFDNApkF&dq=S%C3%A3o%20Pedro%20Brazilian%20Gas%20Company&hl=pt-BR&pg=PA900#v=onepage&q=S%C3%A3o%20Pedro%20Brazilian%20Gas%20Company&f=false>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

SAYAD, Abdelmalek. *O retorno: elemento construtivo da condição do imigrante*. São Paulo: EDUSP, 2000.

SCHERER, Clóvis; CAVALCANTE, David; SENEH, Giuliano. *Norsk Hydro no Brasil Aduos Trevo, Acro Alumínios e Alunorte*. Mapa da empresa. Sede do Observatório Social. Disponível em:

<http://www.observatoriosocial.org.br/arquivos_biblioteca/conteudo/1029MapaNORSKHYDROcompport.pdf> Acesso em: 11 dez. 2012.

SCHRAIBER, L.B. Pesquisa qualitativa em saúde: reflexões metodológicas do relato oral e produção de narrativas em estudo sobre a profissão médica. *Revista de Saúde Pública*. v. 29, n. 1, p. 63-74, 1995.

SIEGMANN, Betina Woodhead. Tem a ver comigo. Disponível em:

<<http://temavercomigo.com/about/>>. Acesso em: 24 jan. 2012.

SILVA, José Carlos Teixeira da. *Tecnologia: novas abordagens, conceitos, dimensões e gestão*. Produção. São Paulo, v. 13, n. 1, 2003. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-65132003000100005&script=sci_arttext>. Acesso em: 24 jan. 2012.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.

SMITH, Adam. *Riqueza das Nações*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1981.

SOARES, Maria Fernanda Martins; FERREIRA, Vitor Wladimiro. *Grande Dicionário Enciclopédico Volume XII*. Alfragide: Clube Internacional do Livro, 2000.

SOCIEDADE da Banha Sul Rio-Grandense. Disponível em: <<http://retratosdefamilia09.blogspot.com.br>>. Acesso em: 05 dez. 2012.

SOCIEDADE Hípica Porto Alegrense. Disponível em:

<<http://www.hipicapoa.com.br/site/historico.php>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

SOCIEDADE Proterora do Turf. Disponível em: <<http://www.jcrgs.com.br/clube/a-historia.html>>. Acesso em: 22 nov. 2012.

SPORT Club Rio Grande. Disponível em:

<<http://www.vetorial.net/~scrg/fundadores/lawson.html>>. Acesso em: 12 fev. 2012.

SVEA Line. Disponível em: <<http://www.theshipslist.com/ships/lines/svea.shtml>>. Acesso em: 12 fev. 2012.

SWISSAIR – Schweizerische Luftverkehr AG. Disponível em:

<<http://web.archive.org/web/19990219220801/www.swissair.com/aboutus/swissair/facts.htm>>. Acesso em: 10 dez. 2012.

TECNO Moageira SA. Disponível em: <<http://www.tmsa.ind.br/index.php/br/empresa>>.

Acesso em: 12 jan. 2013.

THEATRO Polytheama. Disponível em:

<<http://theatropolytheama.blogspot.com.br/search/label/IND%C3%9ASTRIAS>>. Acesso em: 12 jan. 2012.

THE British Club. Correio do Povo, Porto Alegre, Caderno Especial. 29 maio 1983.

THE Northern Assurance Company Ltd. Disponível em: <<http://www.aviva.com/about-us/heritage/companies/northern-assurance-company/>>. Acesso em: 12 jan. 2012.

TORRES, Luiz Henrique. As águas de maio: a enchente de 1941 em Rio Grande.

Historiæ, Rio Grande, v. 3, n. 3, p. 239-254, 2012. Disponível em:

<www.seer.furg.br/hist/article/download/3270/1949>. Acesso em: 12 jan. 2012.

TRAJANO, Emanuela Moreira. *Sucessão familiar*: vantagens e desvantagens nas

microempresas na cidade de Itaimbé/PE. 2008, 42f. Monografia (Graduação em Administração) - Centro Universitário de João Pessoa. João Pessoa, 2008. Disponível em:

<<http://unipe.br/blog/administracao/wp-content/uploads/2008/12/sucessao-familiar.pdf>>.

Acesso em: 02 jan. 2012.

TRUZZI Osvaldo. Redes em processos migratórios. *Tempo Social*, Revista sociológica da USP, São Paulo, v. 20, n. 1, p.299-218, 2008.

UEDA, Vanda. A construção, a destruição e a reconstrução do espaço urbano na cidade de Porto Alegre no início do século XX. *GEOUSP Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 19, p. 141-150, 2006. Disponível em:

<http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp19/Artigo_Vanda.pdf>.

Acesso em: 03 out. 2012.

_____. *Inovação tecnológica e estratégias de implantação do telefone no Rio Grande do Sul e Argentina*: um estudo comparado. Disponível em:

<www.fee.tche.br/sitefee/download/jornadas/1/s3a6.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2013.

VALENZUELA, Tainá. *Swift Armour*: a esperança, o progresso e a ruína. Disponível em:

<<http://www.revistaovies.com/artigos/2011/04/swift-armour-a-esperanca-o-progresso-e-a-ruina/>>. Acesso em: 02 jan. 2013.

VEÍCULO à gasogênio em Porto Alegre. 1 fotografia. Acervo pessoal de Eliane Heuser e Roberto Ertel. Disponível em:

<<http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2012/08/18/gasogenio-em-porto-alegre/?topo=13,1,1,,13>>. Acesso em: 18 set. 2012.

VIEIRA, Carolina Freitas. Imagens Modernistas no Urbanismo de Porto Alegre. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Rio de Janeiro, v. 11, n. 5, 2010. Disponível em: <www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/.../1383>. Acesso em: 10 mar. 2012.

ZEPPELIN Filatélica & Numismática. Disponível em: <<https://www.filatelicazeppelin.com.br/novaloja/detalhes.php?COD=88176>>. Acesso em: 10 mar. 2012.