

**UNIVERSIDADE FEDERAL FUMINENSE
CENTRO DE ESTUDOS GERAIS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
ÁREA DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

Nívea Silva Vieira

A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto:

Definição e redefinição das políticas públicas para o porto do Rio de
Janeiro (1869-1934)

Niterói

2014

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
CENTRO DE ESTUDOS GERAIS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
ÁREA DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Nívea Silva Vieira

A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto:

Definição e redefinição das políticas públicas para o porto do Rio de
Janeiro (1869-1934)

Tese apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em História da Universidade
Federal Fluminense como requisito
parcial para obtenção do título de
Doutor em História

Professor **Orientador:** **Théo
Lobarinhas Piñeiro**

Niterói
2014

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá

V658 Vieira, Nívea Silva.

A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto: definição e redefinição de políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro (1869-1934) / Nívea Silva Vieira. – 2014.

180 f.

Orientador: Théó Lobarinhas Piñeiro.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2014.

Bibliografia: f. 177-180.

1. Porto do Rio de Janeiro (RJ). 2. Política. 3. Economia. I. Piñeiro, Théó Lobarinhas. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 387.1

A Associação Comercial do Rio de Janeiro e o Porto:
Definição e redefinição das políticas públicas para o porto do Rio de
Janeiro (1869-1934)

Tese apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em História da
Universidade Federal Fluminense
como requisito parcial para
obtenção do título de Doutor em
História

Banca Examinadora

Prof. D.º Théo Lobarinhas Piñeiro (Orientador)

Prof.^a Monica Piccolo Almeida

Universidade Estadual do Maranhão

Prof. D.º Pedro Henrique Pedreira Campos

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)

Prof.D.º. Cesar Teixeira Honorato

Universidade Federal Fluminense (UFF)

Prof. D^a Rita de Cássia da Silva Almico

Faculdade de Economia da Universidade Federal Fluminense (UFF)

Aprovada em 27 de março de 2014

Local de defesa: Universidade Federal Fluminense, Campos Gragoatá

Dedico esta Tese a minha filha Rosa Vieira Lamosa.

“Luz do sol, que a folha traga e traduz em verde novo, em folha,
em graça, em vida, em força, em Luz.”

Caetano Veloso

Agradecimentos

À agência de fomento a pesquisa CNPQ. Agradeço o apoio financeiro dado a esta Tese.

Aos meus pais, agradeço pelo amor, presença e constante amparo. Por todas as vezes que abandonaram seus afazeres para dar a minha filha e a esta tese a centralidade necessária. Ao meu irmão pela nossa história em comum.

Ao meu companheiro Rodrigo Lamosa por escolher andar ao meu lado e construir uma família e um sonho.

À minha florzinha Rosa Vieira Lamosa que desabrochou neste período e me transformou numa pessoa mais disciplinada e perseverante.

Ao meu orientador e amigo Théó Lobarinhas Piñeiro que nem nos momentos difíceis me abandonou nesta jornada.

À todos os companheiros do laboratório Polis, especialmente ao Professor Luíz Fernando Saraiva e Cesar Teixeira Honorato que ofereceram-me ajuda nos períodos de angústia.

Aos funcionários da ACRJ, em particular ao Fabio, que com sua gentileza admirável abriu os arquivos da entidade, fundamentais ao entendimento e apresentação dessa trama.

Resumo

Esta tese é resultado da investigação da atuação da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) como partido, no sentido gramsciano, na produção das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro entre os anos de 1869 e 1934. Nessa análise revisitamos o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro, referência para o comércio importador, a partir da ótica da relação entre a sociedade civil e sociedade política. Por entender que a avaliação de toda e qualquer política pública deve ser observada a partir das agências e dos agentes participantes de sua construção, utilizamos como fonte primária os arquivos privados da ACRJ, artigos produzidos e divulgados na grande imprensa e os documentos produzidos por agências do governo, tais quais, Ministério da Fazenda, Ministério da Agricultura e Ministério da Viação e Obras Públicas. A tese concluiu que a ACRJ teve um papel determinante no desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro e esteve em permanente conflito com outras agências para imprimir seus interesses nesta indústria.

Palavras Chaves: Porto – Política – Economia

Abstract

Summary this thesis is the result of the investigation of the performance of the Commercial Association of Rio de Janeiro (ACRJ) as a party, in Gramscian sense, in the production of public policies for the port of Rio de Janeiro between the years 1869 and 1934. In this analysis we revisit the development of this port, reference to the importer trade, from the perspective of the relationship between civil society and political society. Because we understand that the assessment of any public policy must be observed from the agencies and of the participating agents of its construction, we use as a primary source private files of the ACRJ, article produced and disseminated in the mainstream press and the documents produced by government agencies, such as, Ministry of finance, Ministry of agriculture and Ministry of ways and public works. This thesis concludes that the ACRJ had a leading role in the development of the port of Rio de Janeiro and was in constant conflict with other agencies to print if your interests in this industry..

Key Words: Port- Politics- Economy

Nivea Silva Vieira

Lista de Siglas e abreviações

SAP- Sociedade dos Assinantes da Praça

ACRJ – Associação Comercial do Rio de Janeiro

SNA- Sociedade Nacional de Agricultura

Lista de Tabelas

- Tabela 1-** A associação Comercial do rio de Janeiro e seus Presidentes _____39,40,41
- Tabela 2-** Orçamentos para os Ministérios do Império brasileiro para o exercício de 1860-1870 _____77
- Tabela 3-** Relação entre a Companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro e a ACRJ
- _____79
- Tabela4-** Relação dos negociantes importadores que se mobilizaram “por fora” da ACRJ _____81
- Tabela 5-** Relação entre a Companhia Docas D., Pedro II e a ACRJ _____92/93
- Tabela 6-** O projeto de orçamento para as obras do porto do Rio de Janeiro (30 de abril de 1903) _____109
- Tabela 7-** Divisão da renda do porto do Rio de Janeiro entre o governo federal e a Companhia Du Port de Rio de Janeiro _____136

Sumário

Introdução

Capítulo 1- A trajetória da Associação Comercial do Rio de Janeiro: A construção de um partido_____ 28

1.1-A ACRJ e as novas estratégias para a República_____ 33

1.2- Um balaço das principais gestões da ACRJ na primeira República_____ 42

1.3- Honório Ribeiro e Bento José Leite: as primeiras gestões da ACRJ no novo regime
_____ 44

1.4- Os intelectuais orgânicos da ACRJ e a construção da hegemonia do partido dos negociantes_____ 53

Capítulo 2- A ACRJ e as políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro no Império
_____ 62

2.1- Os investimentos no setor de transportes no Brasil do Segundo Império_____ 64

2.2- Os debates internos da ACRJ sobre o porto do Rio de Janeiro (1869-1882)_____ 68

2.3- A diretoria da ACRJ e a Companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro_____ 74

2.4- A diretoria da ACRJ e a Companhia Docas D. Pedro II_____ 89

Capítulo 3- A ACRJ e a Construção do novo porto do Rio de Janeiro_____ 99

3.1- O porto do Rio de Janeiro antes da reforma: A polêmica fusão de dois grandes empreendimentos portuário no governo de Campos Salles (1898-1900)_____ 101

3.2 A política de modernização do porto do Rio de Janeiro no governo de Rodrigues Alves (1902-1906)_____ 107

3.3- O silêncio da ACRJ diante dos problemas com a reforma do Porto do Rio de Janeiro_____ 112

3.4 -“Por dentro” e “por fora”: A ACRJ e os embates contra o arrendamento do porto do Rio de Janeiro_____ 116

3.5- Novas cartas sobre a mesa: a mobilização da ACRJ contra o contrato de arrendamento da companhia arrendatária do porto do Rio de Janeiro_____ 120

3.6- Engenheiros e negociantes disputam a hegemonia da política para exploração do porto do Rio de Janeiro_____ 131

Capítulo 4- Disputas políticas no novo porto do Rio de Janeiro: os embates sobre as obras complementares, a cobrança da taxa de 2% ouro e a mudança do regime administrativo no porto do Rio de Janeiro	138
4.1- O prolongamento do porto do Rio de Janeiro: O projeto de prolongamento do Arsenal de Marinha à Ponta do Calabouço.	142
4.2- O prolongamento do cais do porto do Rio de Janeiro do Canal do Margue a Ponta do Caju	147
4.3- Novo governo, novo projeto de ampliação do cais do porto do Rio de Janeiro	154
4.4- A definição e redefinição da política de cobrança da taxa de 2% ouro sobre as mercadorias importadas	159
4.5- A mudança no sistema de exploração do porto do Rio de Janeiro	165
Conclusão	168
Referências	
Fontes Utilizadas	174
Referência Bibliografica	177

Introdução

A história da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) foi forjada a partir da trajetória de uma organização social que conseguiu manter-se coesa, exercendo a função de equilíbrio e arbitragem entre os interesses de seus representados e outras instituições, ao longo de duzentos e cinco anos. A organização foi capaz de promover seu desenvolvimento através do consenso, da ajuda dos grupos aliados e até de grupos declaradamente adversários. No entanto, para compreender sua trajetória e seu papel na construção do Estado brasileiro é preciso ir além da investigação do resultado de seus congressos, suas votações internas, suas atividades e personalidades que marcaram a entidade. Refletir sobre sua história é repensar todo o conjunto social e estatal que compõe o país.

Nesta tese a atuação ACRJ foi interpretada como a atuação de um partido ampliado¹, tendo em vista sua capacidade de unificar interesses, difundir sua visão de mundo e transformar suas demandas, aparentemente particulares, em universais. A pesquisa se concentrou nos anos de 1869 e 1934 e neste período o “partido dos negociantes”² conformou diversos interesses em seu interior, ultrapassou as questões corporativa econômicas e incorporou demandas de outras organizações da sociedade para obter hegemonia sobre outros grupos.

O recorte cronológico foi definido em função de dois grandes marcos da história do porto do Rio de Janeiro. O ano de 1869 demarcou a regulamentação das concessões públicas para reforma e exploração dos portos nacionais, definidas pelo decreto 1746 de 13 de outubro de 1869. O ano de 1934 correspondeu ao fim da exploração privada no porto do Rio de Janeiro que, a partir de 1936, passou a ser gerido por um conselho

¹ Para Antônio Gramsci o conceito de partido não se restringe as organizações cuja ação política se dá no sentido estrito. O pensador/ militante, amplia o conceito considerando como partido as organizações que expressam os interesses de determinado grupo social, considerando-o a parte mais avançada deste grupo. De acordo com Gramsci, a história de um partido é a história de determinada massa de homens que seguiu os iniciadores, sustentou-o com sua confiança, com sua lealdade, com sua disciplina, ou que os criticou “realisticamente”, dispersando-se ou permanecendo passiva diante de algumas iniciativas. Levando em consideração que este grupo não é isolado, têm amigos, afins, adversários e inimigos, Antônio Gramsci destacou que somente através da análise do quadro global de todo o conjunto social e estatal é que resultará a história deste partido. Assim, o marxista conclui que escrever a história de um determinado partido é escrever a história geral de um país de um ponto de vista monográfico, pondo em destaque um dos seus aspectos característicos. C.f (GRAMSCI, 2011,301)

² A expressão “partido dos negociantes” será utilizada nesta Tese como referência à Associação Comercial do Rio de Janeiro em função do entendimento de que a instituição cumpriu a tarefa histórica de representar permanentemente os interesses dos negociantes do Rio de Janeiro no período em questão.

formado por agentes do governo e representantes de indicatos patronais com interesses no porto.

Em relação a conjuntura do país, este intervalo abrange grandes transformações na sociedade brasileira que, de certa forma, tangenciam a longa reforma do porto do Rio de Janeiro. Foram selecionadas algumas políticas públicas que se relacionam diretamente com os aspectos da reforma portuária analisados neste trabalho. A mudança do regime governamental do país de monarquia para república; a política que culminou no encilhamento (1890-1893); o programa de austeridade econômica do governo Campos Salles e a assinatura do primeiro *funding loan* (1898-1902); O programa de reformas para o porto e para a cidade do Rio de Janeiro do governo de Rodrigues Alves (1902-1906) e o lançamento do empréstimo com o grupo Rotschild (1903); o período identificado como “idade do ouro” da primeira República (1900-1910), a crítica situação do tesouro nacional a partir de 1913; a assinatura do segundo *funding loan* em 1914, as oscilações econômicas no período após a guerra; o golpe de Estado de 1930, que levou Getúlio Vargas à presidência da República e novo estilo de relação dos grupos sociais com o poder público.³

O centro desta análise foi a mobilização permanente da ACRJ para definir e redefinir as políticas para o porto do Rio de Janeiro, marcada por conflito, negociações e tensos arranjos entre frações⁴ da classe dominante no intervalo de 1869-1934. Também esteve entre os objetivos desta Tese, analisar a natureza de poder no Estado brasileiro no período em questão, a partir do papel da ACRJ nesse Estado, compreendendo como a entidade definiu suas estratégias para imprimir seus interesses nas sociedades civil e política, tendo como pano de fundo o processo que transformou o porto do Rio de Janeiro em um complexo portuário, cuja reforma demorou 25 anos para ser declarada concluída.

³ Muitos eventos que ajudam a explicar esta conjuntura não foram analisados neste trabalho em virtude dos limites impostos à pesquisa.

⁴ Para Karl Marx as Classes sociais são expressão do modo de produzir das sociedades. Numa sociedade em que o modo de produção capitalista dominou, em contraste, em estado puro, as classes se reduzem fundamentalmente a duas, a burguesia, composta pelos proprietários dos meios de produção e o proletariado, composta por aqueles que não dispoem dos meios de produção tende a vender ao mercado a sua força de trabalho. No entanto, como nenhuma sociedade histórica apresenta, em momento nenhum, o domínio incontestado de um modo de produção em sua forma pura, esta sociedade apresenta uma combinação de elementos remanescentes de modos de produção anteriores.. Neste caso temos a pluralidade ou **frações de classe**, como por exemplo a burguesia financeira, comercial e industrial. (BOBBIO, 2010)

A importância deste trabalho está em contribuir com o conjunto de pesquisas que analisam a história do porto do Rio de Janeiro, como um processo marcado por conflitos e negociações e com o campo de análise que trabalha com a ideia de que toda e qualquer política pública é gestada no embate entre diferentes grupos organizados na sociedade civil em permanente disputa pela hegemonia⁵ de seus interesses.

Neste trabalho, o Estado foi analisado a partir da perspectiva do intelectual/militante Antônio Gramsci, que amplia o conceito de estado, e o considera como uma relação entre sociedade civil e sociedade política, composto tanto de aparelhos de coerção, que visam e possibilitam a dominação, quanto de aparelhos organizados na sociedade civil de onde se formam o consenso. (GRAMSCI, 2011)

Entre 1869 e 1934, a ACRJ esteve dentro do bloco histórico,⁶ disputando com outras frações da classe dominante a hegemonia do Estado ampliado. Ao longo de sua história a instituição desenvolveu uma série de estratégias para conquistar a adesão de outras frações e dirigir outras instituições, aumentando assim sua capacidade de formular políticas que contemplassem seus interesses.

Debate bibliográfico

Muitos estudos que debatem a natureza, a função do estado e, especialmente, as políticas públicas no Brasil, trabalham o estado e a sociedade em esferas distintas e antagônicas. Ora o Estado é visto como uma entidade, que expressa vontade própria, ao mesmo tempo que é considerado onipresente, onipotente e aniquilador das iniciativas da sociedade, ora como um mero objeto de manipulação da classe econômica dominante.

Nesta Tese a política pública foi entendida como produto ou resultado do embate e dos acordos provisórios entre forças e grupos sociais diversos em disputas pela inscrição de seus projetos junto aos aparelhos de Estado em seu sentido estrito. O estado

⁵Para Antônio Gramsci, Hegemonia é quando uma classe não se impõe mais como dominante estritamente pela força ou violência. Nestes casos, é necessário ultrapassar seus interesses meramente corporativos para alçar a direção moral e intelectual, fazendo concessões buscando consensos provisórios, quando, então, consegue conformar um bloco social de forças que o intelectual sardo denominou **bloco histórico**. É importante destacar que as classes sociais não são entidades como bloco monolítico, mas compostas por frações que por vezes podem disputar posições ou chocar interesses. (GRAMSCI, 2011)

⁵Sociedade Civil na visão de Antônio Gramsci não é simplesmente uma esfera de necessidades individuais, mas de organizações, e tem o potencial de auto regulação e de liberdades. Enquanto Marx insiste na separação entre Estado e sociedade civil, Gramsci enfatiza a inter-relação de ambos, argumentando que, conquanto o uso cotidiano e limitado da palavra Estado possa se referir ao Governo, o conceito de Estado inclui, na realidade elementos da sociedade civil. (BOTTMORE, 2001)

⁶De acordo com Antônio Gramsci, *estrutura e superestrutura* formam um **bloco histórico**, ou seja, num dado momento histórico, a unidade dialética entre forças produtivas, relações sociais de produção e superestrutura jurídico-política formam um bloco histórico. (GRAMSCI, 2011)

em sua forma ampliada é interpretado como uma condensação de relação de forças. (POULANTZAS, 1978)

Não se nega a importância de algumas frações da classe dominante que conseguiram imprimir seus interesses na maior parte das políticas públicas, como as frações ligadas ao comércio de café de São Paulo, que garantiu hegemonia em muitas políticas na primeira República. Esta Tese questiona o poder integral que alguns autores atribuem a estas frações. Apesar das evidências que demonstram que esta fração tiveram êxito em transformar grande parte de seus projetos em políticas públicas, não é possível se afirmar que a mesma detiveram o controle exclusivo do governo federal no período analisado.

Dentre os trabalhos que abordam o Estado enquanto instrumento dominado exclusivamente pelas “oligarquias de São Paulo e Minas Gerais está a obra de Nelson Werneck Sodré: “Panorama do Segundo Império”(2004). O autor interpretou os latifundiários como os detentores de poder no Império, considerando que os clãs, formados pelos proprietários de terra, teriam sido a única força organizada e detentora das únicas fortunas consideráveis. Para Sodré (2004), a hegemonia da “elite” agrária teria sido substituída pela hegemonia da “elite” dos letrados, embora os primeiros mantivessem riqueza material.

Sodré também analisou a relação de poder na primeira República sob a ótica da dominação do poder pelo latifundiário. Em “Formação Histórica do Brasil” (1962), o autor dividiu a primeira República em três fases, a primeira, identificada como a fase de implementação, quando houve um predomínio da classe média, por intermédio da atuação dos militares. A segunda, como fase da consolidação, em que o controle exclusivo esteve em poder dos latifundiários. E a terceira, a fase do declínio, marcado pela expansão da burguesia industrial e da classe média, e pela disputa desses setores pelo controle do poder.⁷

Ambas as obras escritas por Werneck Sodré abordam o Estado como um mero aparelho, instrumentalizado pelas “classes dominantes”, que se revezaram no poder controlando mecanicamente as políticas públicas de acordo com seus interesses. Embora o autor analise momentos de ascensão e queda das classes que ocupavam o poder na sociedade brasileiro, Werneck não destaca a importância dos embates entre as “elites” na disputa pelo predomínio de seus interesses.

⁷ *Ibidem.*, 1962

O clássico “Os Donos do Poder” de Raimundo Faoro (2003), é um exemplo do paradigma que compreende o Estado como grande “leviatã” que mantém toda a sociedade sob seu domínio. Para Faoro:

A longa caminhada dos séculos na história de Portugal e do Brasil mostra que a independência sobranceira do Estado sobre a nação não é exceção de certos períodos, nem o estágio, o degrau para alcançar outro degrau, previamente visualizado. (...)o estamento burocrático fundado no sistema patrimonial do capitalismo politicamente orientado, adquiriu conteúdo aristocrático da nobreza de toga e de título. A pressão da ideologia liberal e democrática não quebrou, nem diluiu, nem fez o patronato político sobre a nação impenetrável ao poder majoritário, mesmo na transação aristocrática plebeia do elitismo. (FAORO, 2003,14)

Seguindo a matriz teórica weberiana, Faoro utilizou o conceito de estamento para entender quem exercia o poder na sociedade brasileira desde sua origem até a sociedade contemporânea. Para Faoro, o estamento burocrático teria relativa independência da sociedade, embora dela fizesse parte. Em linhas gerais, o autor entende o estado como sujeito de suas próprias ações.

Simon Schwartzman analisa a relação entre Estado e sociedade em “As bases do autoritarismo brasileiro” (1988), obra em que dedica um capítulo à questão do Estado. Para o autor, os problemas da instabilidade política e do autoritarismo no Brasil estiveram relacionados à reduzida capacidade sociais de articulação e representação de interesses em um contexto de concentração excessiva de poder nas mãos do Estado. Uma de suas teses é de que o sistema político brasileiro possui dinâmica própria e independente e tem como centro uma burocracia, poderosa, mas embebida de valores ultrapassados e conservadores. Esta burocracia se caracterizaria pela apropriação de função, de órgão e de renda pública por setores privados, que permaneceriam, no entanto, subordinado ao Estado. Assim como Faoro, para Schwartzman o Estado age como sujeito engessando a iniciativa da sociedade. (SCHWARTZMAN, 1988)

José Murilo de Carvalho em seu trabalho “A construção da Ordem e o Teatro das Sombras” (2003)⁸ analisa o papel da elite na construção do Estado Imperial brasileiro. Sua preocupação central é a compreensão dos aspectos relacionados a elite no poder, o que o leva a analisar algumas questões relacionadas a natureza do poder no Estado. Para o autor, que também trabalha com alguns conceitos da teoria weberiana, as

⁸ Este conjunto de textos foi apresentado por José Murilo de Carvalho como tese de doutorado na Universidade de Stanford em 1974.

características principais do Estado moderno são a ordem legal, a burocracia, controle do aparato judiciária e o monopólio do uso legítimo da força.)

Carvalho adota nessa análise a tese clássica que “quanto maior o êxito e a nitidez da revolução burguesa tanto menor o peso do Estado.”⁹ No caso brasileiro, a elite teria enfrentado melhores condições na hora de construir o Estado e, após a independência teria conseguido reduzir as possibilidades ou gravidades de conflitos mais amplos na sociedade. A continuidade com a situação pré-independência teria levado a manutenção de um aparato mais forte, mais coeso e mais poderoso. O autor refuta a tese de que a elite imperial era simples representante do poder dos proprietários rurais e de que o Estado era simples executor desses interesses. Também discordou da ideia, da qual Raymundo Faoro foi um dos maiores expoentes, que identifica na burocracia e na elite um estamento solidamente estabelecido que se tornara, por via do Estado, árbitro da nação e proprietário da soberania nacional. Para Carvalho, a elite política foi formada por desígnio político e foi em parte fruto da própria estrutura estatal por ela criada. (CARVALHO, 2003)

Na obra “Os bestializados: a República que não foi”(2002) Carvalho analisa o que seria o lado oposto do Estado, a sociedade. Para o autor, enquanto o Estado definia a política de cima para baixo, a população demonstrava indiferença em relação aos canais formais de realização da política e se organizava em outras esferas de ação como a religião, a assistência mútua e as grandes festas religiosas. (CARVALHO, 2002)

Esta Tese corrobora com a ideia de que Estado e sociedade só devem ser separados para fins analíticos, pois o mesmo comporta as duas esferas: sociedade política e sociedade civil. Tanto a sociedade civil, quanto o Estado estrito são responsáveis por conservar ou promover uma determinada base econômica de acordo com os interesses de uma classe social fundamental.

O primeiro autor a trabalhar com o quadro conceitual de Antônio Gramsci para explicar a construção do Estado imperial brasileiro foi Ilmar Rohloff Mattos em “O Tempo de Saquarema” (1994). Em sua análise sobre a natureza do Estado brasileiro, Mattos se concentrou na dinâmica da sociedade imperial e defendeu que a dominação política no Império foi exercida pela “classe senhorial”. Essa classe senhorial, no entanto, foi ampliada pelo autor abarcando tanto os proprietários de terras e escravos, como outros grupos, entre burocratas, professores, médicos, jornalistas e literatos. Estes

⁹ Ibidem.

outros grupos estariam ligados a “classe senhorial em virtude da identificação com o projeto político, baseado nos princípios de ordem de civilização. Mattos também trabalha a relação entre sociedade política e sociedade civil, através dos conceitos governo da Casa (mundo privado) e governo do Estado que, segundo o autor, teriam uma relação de complementaridade. (MATTOS, 1994)

Théo Lobarinhas Piñero (2002) também abordou o Estado Imperial brasileiro como um produto da aliança de classes entre proprietários de terras e escravos, tendo como núcleo central os proprietários da província do Rio de Janeiro e os negociantes, estabelecidos na Corte, que conseguiram estender suas influências e armar seus interesses em diversas regiões. Piñero se dedicou ao estudo da participação dos negociantes na construção do Estado imperial e embora tenha percebido que esta fração não tenha exercido hegemonia no bloco de poder, o autor demonstrou em sua Tese que as frações organizadas na ACRJ, conseguiram manter-se no bloco de poder disputando com outros grupos organizados as políticas no interior do próprio Estado. (PINÑEIRO:2002)

Outro importante trabalho sobre o Estado Imperial brasileiro é a Tese de Pedro Eduardo Mesquita Marinho (2004), “Ampliando o Estado Imperial: o Engenheiro e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888”. Neste trabalho o autor abordou a participação do Clube de Engenharia na formulação de importantes políticas públicas do Brasil imperial a partir da formulação de projetos para a construção de Estradas de Ferro. Para Marinho, os projetos concebidos dentro do Clube de Engenharia, ligados a construção de ferrovias, desdobravam-se de forma a extrapolar a sociedade civil em direção à sociedade política, revelando parte de um processo de ampliação do Estado brasileiro.

Pedro Marinho identificou que o grupo dirigente do Clube de Engenharia foi responsável pela organização, representação e inscrição tanto no âmbito da sociedade civil quanto na sociedade política, dos interesses das frações hegemônicas, ou seja: ao unificar interesses e difundir concepções de mundo, atuou como partido ampliado expresso por Gramsci.

Abordando um período posterior, a historiadora Sonia Regina de Mendonça, também tomou o Estado enquanto relação entre a sociedade civil e a sociedade política, como metodologia de sua análise. Mendonça se concentrou no estudo das frações não hegemônicas da classe agrária no Brasil, reunidas desde o século XIX, na Sociedade Nacional de Agricultura (SNA). Observando esta instituição com representatividade

nacional, a autora procurou entender como funcionou este eixo alternativo de poder, que reunia os interesses da fração não hegemônica da classe dominante.

Para a autora, ao longo de toda a primeira República, a SNA também funcionou como um partido, formulando estratégia para garantir a representatividade dos proprietários de terra de menor peso. Mendonça destacou o papel da entidade na atuação enquanto agência de propaganda e formação de opinião no seio da classe dominante; a função de servir de órgão de consulta e prestação de serviços aos seus associados e, finalmente, a necessidade de agir como instrumento de pressão política junto aos poderes constituídos. (MENDONÇA, 1997)

Enquanto Ilmar Mattos (1994) se dedica a análise de conflitos entre as frações dentro da sociedade política, os trabalhos de Théó Piñeiro (2002), Pedro Marinho (2004) e Sonia Mendonça (1997) se debruçaram sobre grupos organizados na sociedade civil em disputa para imprimir seus interesses dentro do Estado integral. Estas pesquisas forneceram subsídios importantes para os estudos políticas públicas, na medida em que demonstram que o processo de construção de uma política, envolve tensas negociações entre agências e gentes com interesses e estratégias distintas.

Assim como os trabalhos de Piñeiro, Marinho e Mendonça, a presente Tese observou de perto uma organização formada na sociedade civil que se articula dentro e fora do Estado no sentido estrito. A partir da análise da atuação deste “partido ampliado” foi possível compreender como os organismos sociais coletivos voluntários e relativamente autônomos, inscreveram seus projetos de sociedade no “Estado ampliado”. Participando da definição e redefinição de leis e normas, estes aparelhos do mundo privado criaram e difundiram no imaginário coletivo a visão de que suas necessidades eram fundamentais para todo o conjunto da sociedade.

Em relação as pesquisas sobre o porto do Rio de Janeiro, poucos trabalhos na historiografia brasileira se baseiam na articulação entre política e economia para entender o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro. Alguns trabalhos optaram por analisar os aspectos operacionais do porto, abordando mudanças de caráter tecnológicos e econômicas, outros optaram por analisar a evolução de seus aparelhos administrativos e enquanto outros abordaram os aspectos sociais que tangenciaram sua reforma.

Dentre os trabalhos com ênfase nas questões sociais podemos destacar o trabalho de Icléia Thiensen, Luitgarde Oliveira Cavalcanti Barros e Marco Aurélio Santana: “Vozes do Porto: memória e história oral”. (2005) Nessa pesquisa os autores se dedicam a análise da memória dos trabalhadores e moradores da Zona Portuária,

demarcando o campo da memória como lugar de resistência às intervenções do governo federal no espaço e no cotidiano dos sujeitos.

Outra pesquisa inserida no campo da história social, cuja temática também se refere ao mundo do trabalho no Porto do Rio de Janeiro, foi a Tese de doutoramento de Marli Brito Moreira de Albuquerque (1983), *Trabalho e conflito no Porto do Rio de Janeiro: 1904-1920.*” (1983) A autora investigou a ideologia dos estivadores do Porto do Rio de Janeiro, através de um extenso levantamento de fontes primárias nos arquivos do porto, dos sindicatos dos estivadores e de algumas instituições privadas. Albuquerque voltou sua atenção para o problema da formação dos sindicatos no porto do Rio de Janeiro e enfatizou a conquista pelo patronato de mecanismos políticos que inibiram os movimentos grevistas a partir de 1920, com o auxílio do Estado. Nesta análise também está presente a concepção de Estado enquanto instrumento, uma vez que monopolizado por uma classe dominante.

No que diz respeito às análises voltadas para aspectos econômicos da evolução portuária, o trabalho de Corcino Medeiros dos Santos (1993), *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*, publicado em 1993 é um bom exemplo. Nesse livro, prefaciado pelo presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Paulo Manuel Potásio (1983|1993), Santos se ocupou de algumas questões políticas e administrativas, mas privilegiou os dados quantitativos para destacar a importância do oceano Atlântico na movimentação do comércio interno e externo do Brasil.

O trabalho de Sergio Tadeu Niemeyer Lamarão “*Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*” (1991) é considerado um marco na historiografia sobre este tema por articular aspectos da evolução urbana do Rio de Janeiro com as transformações do porto na passagem do século XIX para o XX. Lamarão associou a modernização do porto do Rio de Janeiro às transformações econômicas do país, sem deixar de lado as mudanças de função dos bairros da zona portuária. Nesta análise, ricamente documentada, estão presentes importantes temas que vão dos estudos dos projetos portuários para expansão do porto, até a efetivação das obras de modernização na primeira década do século XX.

Cezar Teixeira Honorato compreendeu o porto do Rio de Janeiro como *locus* privilegiado para se analisar o Estado enquanto relação social. Com o trabalho intitulado “*O Polvo e o Porto: A Companhia Docas de Santos (1889-1914)*” (1996), o autor relaciona a construção de um grande império privado com a consolidação de um Estado marcado por tensões, conflitos e negociações entre frações da sociedade civil e

da sociedade política. Embora o objeto central de sua análise seja a formação da companhia Docas de Santos, o autor desenhou os aspectos jurídicos da Lei das Concessões de 1869, refletiu sobre o impacto do Decreto 1746 de 1869 no Porto do Rio e, entre outras questões, analisou o processo de construção do porto a partir da lógica das relações sociais de produção existente num dado momento histórico, (HONORATO, 1996)

Maria Cecilia Velasco Cruz, também se debruçou sobre as transformações do porto do Rio de Janeiro em “O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX: uma realidade de muitas Faces (1999). Neste artigo a autora defende que o porto do Rio de Janeiro do século XIX não era um porto atrasado com aspectos característico de um porto colonial. Para Cruz, o sistema portuário. Formado por unidades públicas e privadas, refletia o Estado imperial brasileiro em toda sua complexidade. A partir da comprovação de que o porto do Rio de Janeiro era um elemento central para sustentação econômica do Estado Imperial, a pesquisadora questiona os argumentos que indicam o porto do século XIX como um amontoado de trapiches, atrasado e ineficiente. Embora não aprofunde o tema, Velasco Cruz sugere que a vida do porto acompanhou o processo de construção da máquina administrativa do Estado nacional e contribuindo com os estudos sobre o porto do Rio de Janeiro com a análise de algumas características do porto e as regras operacionais que vigoravam no porto oitocentista.

A Tese de doutoramento de Lerida Maria Lago Povoreli “O Porto do Rio de Janeiro na Estratégia do Desenvolvimento da Relação Capitalista no Brasil: economia e política de transportes no primeiro Governo Vargas (1930-1945)”(2001), também trabalha as transformações no porto do Rio de Janeiro de forma articulada com as transformações nos aparelhos estatais e na economia do país. A autora, que seguiu a orientação Marxiana assinalou a relação entre as transformações no sistema de transporte e comunicação com o desenvolvimento capitalista brasileiro e a “indissolúvel” relação entre transporte comunicação e a inserção da economia brasileira no capitalismo mundial.

Não há discordância sobre a relevância de pesquisas com abordagens voltadas para os aspectos sociais, culturais, administrativos ou estritamente econômicos. No entanto, as análises que entendem esta indústria portuária enquanto materialização da relação do Estado| Sociedade permeado por tensões, disputas e negociações, fornecessem mais elementos para a compreensão do desenvolvimento do porto do Rio Janeiro.

Questões teórico - metodológicas:

Habitualmente, o conceito de “Estado” é confundido com os aparelhos de governo e sua ossatura, com os aparelhos coercitivos, cuja função seria moldar a massa popular segundo o tipo de produção e a economia de um dado momento. (GRAMSCI, 2011). Esta Tese se propõe refletir sobre a dupla dimensão do estado brasileiro, que inclui agências e agentes do estado estrito e organizações da sociedade civil. Seu mote são os projetos e as estratégias da ACRJ para disputar hegemonia e imprimir seus interesses no porto do Rio de Janeiro, entre 1869-1934. Parte-se do pressuposto que a política não é “imposta” por uma cúpula autônoma e exterior à sociedade, nem por uma única classe, que dirige de forma direta e absoluta a máquina estatal.

A presente Tese analisou a relação entre Estado e Sociedade como uma relação de complementariedade, dialogando não apenas com o quadro teórico metodológico produzido por Antônio Gramsci, mas com a tradição de trabalhos que vêm com este referencial analisando a história do país tanto no segundo Império, quanto na primeira República. Neste aspecto o movimento de investigação partiu das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro em direção à sociedade civil, visando compreender as estratégias da instituição para conformar os interesses em seu interior e para inscrever seus projetos na sociedade política.

A pesquisa analisou uma organização da Sociedade Civil, a ACRJ, que atuou como um partido, mobilizando frações da classe dominante e inserindo seus interesses no interior das políticas públicas como se fossem interesses gerais do conjunto da classe. A investigação se concentrou na análise de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro que foram debatidas e negociadas no período de 1869-1934. Importantes conceitos criados por Antônio Gramsci, para compreensão da complexidade das sociedades de tipo ocidental moderna, foram utilizados, tais quais, Estado ampliado, sociedade civil e sociedade política, hegemonia, partido ampliado e intelectual orgânico.

Para Antônio Gramsci (2011) o Estado moderno, embora represente predominantemente os interesses da classe, ou melhor, da fração hegemônica, assume uma autonomia relativa com respeito a essa fração e com respeito a outras classes e frações do bloco histórico. Assim, o Estado em sua forma ampliada, não é uma entidade instrumental intrínseca, não é uma coisa, mas uma condensação de uma relação de forças. (POULANTZAS, 1978)

Como propôs Gramsci, estudar o Estado é estudar o conflito e não a homogeneidade. Somente assim entenderemos a efetividade de determinadas políticas públicas, em detrimento de outras, ou ainda porque determinadas práticas estatais encontram-se, muitas vezes, sobrepostas, oriundas de agências diferenciadas.

A pesquisa foi desenvolvida da seguinte forma:

.1- Investigação na documentação privada da ACRJ:

Entre o conjunto de documentos produzido pela instituição, foram analisados os relatórios anuais produzidos entre 1869-1934. Nestes relatórios foram apresentados o balanço das ações da entidade, a reprodução de todos os ofícios enviados pela ACRJ às agências do governo, a reprodução das representações enviadas à ACRJ por casas comerciais de todo o país; a descrição de trabalhos realizados pelas comissões de estudos, criadas para debater as políticas de interesses da entidade; o resultado de assembleias geral e extraordinária, em que as frações inscritas na ACRJ, conformavam seus interesses e definiam e redefiniam os projetos que seriam defendidos pelo “partido”; as disputas entre frações, dirimidas dentro da própria instituição através da “comissão arbitral” etc. Nestes relatórios selecionamos os ofícios, alguns trabalhos das comissões de estudos, e a algumas resenha das assembleia geral e extraordinária, em que a questão do porto do Rio de Janeiro foi discutida.

Outro conjunto de documentos produzidos pela ACRJ, analisado nesta Tese, foi a *Revista da Associação Commercial do Rio de Janeiro* (1910-1914). Os volumes deste periódico, criado pela instituição em 1911, estão disponíveis na página oficial da entidade: <http://docpro.com.br/revistadoempresario/> A série reproduzida não contempla todos os anos analisados nesta pesquisa, pois apresenta uma grande lacunas no período entre 1916 e 1934. Através deste periódico foi possível analisar a atuação permanente da ACRJ, no que tange a formulação de políticas para o porto do Rio de Janeiro; o papel da *Federação das Associações Commercial do Brasil*, criada em 1912, e a aliança estratégica entre a ACRJ e importantes órgãos da imprensa, notadamente o *Jornal do Commercio*.

A ACRJ mudou sua atuação, em relação as políticas para o porto do Rio de Janeiro, ao longo do período analisados. Houve períodos em que a entidade manteve-se em silêncio, a despeito da mobilização de frações inscritas na entidade e momentos de grandes campanhas promovidas pela entidade dentro e fora dos “partido dos negociantes”.

2- Investigação em obras comemorativas e artigos da imprensa:

Para compreender como a entidade se organizou no século XX para traduzir seus interesses em políticas públicas foi feito um balanço das principais gestões da entidade, com períodos superiores a dois anos. Para este balanço, investigou-se as obras comemorativas da instituição, artigos veiculados na imprensa, notadamente nos Jornais *Correio da Manhã*, *Jornal do Paiz* e *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*.(1889-1930).

Dentre as gestões mais significativas para ACRJ, destacou-se a diretoria presidida pelo Barão de Ibirocahy (1910-1916). Nesta administração, a ACRJ passou a contar com um órgão próprio de divulgação dos seus feitos, A “Revista da Associação Comercial”, liderou o processo que culminou na fundação da *Federação das Associações Comerciais do Brasil* (1912) e ampliou com a entrada de centenas de novos sócios.

Foi produzido um quadro explicativo, com base em fontes primárias e secundárias informando a atividade profissional de cada presidente da ACRJ e sua atuação mais significativa para o fortalecimento da entidade no período de 1889-1930. A intenção da exposição deste quadro é de analisar o quais frações conseguiram eleger seus representantes e dirigir a entidade.

3- Investigação em relatórios produzidos pelas agências do governo e em artigos da imprensa:

Foram analisados os relatórios anuais produzidos pelas agências do governo que tratavam das questões relacionadas ao porto do Rio de Janeiro. Nos relatórios do Ministério da Fazenda, Ministério da Indústria, Viação e obras Públicas (1893-1909) e Ministério da Viação e Obras Públicas (1909-1934) foram analisados os conflitos entre os ministérios, as justificativas dos ministros pela opção política de investir ou cortar gastos com as obras no porto, a opção política em relação a direção das obras para a ampliação do cais do porto.

Alguns jornais da capital foram analisados com a finalidade de identificar os debates sobre o porto do Rio de Janeiro que se deram externamente ao “partido dos negociantes” e de observar como se deu a divulgação dos feitos da ACRJ pelo seu aliado de longa data, o *Jornal do Commercio*. Foram analisados os jornais *A Reforma* e *Diário de Notícias* (1870-1880), *Correio da Manhã*, *Jornal do Commercio*, *A Noite* e *O Imparcial*. O *Correio da Manhã* deu publicidade às questões sobre o porto que não

foram debatidas “dentro” da ACRJ e, em algumas ocasiões, serviu de porta voz das frações não hegemônicas inscritas na instituição. O *Jornal do Commercio* foi um grande difusor dos projetos da ACRJ. Os jornais *A Noite* e *O Imparcial* foram os periódicos que deram mais destaque as políticas públicas para o porto entre 1910-1930.¹⁰ *O Imparcial* veiculou um grande número de artigos com entrevistas dos agentes do governo e da companhia exploradora do porto Rio de Janeiro, o jornal *A Noite* divulgou muitas reportagens sobre as reclamações dos usuários do porto.

A Tese está dividida em quatro capítulos. O capítulo 1 apresenta um breve histórico da ACRJ, passando pelas primeiras organizações representativas dos interesses das frações dos negociantes da corte, com objetivo de observar o processo de construção do “partido dos negociantes” ao longo do século XIX. Em seguida, foram analisadas as mudanças no interior da ACRJ, durante a primeira República que permitiram sua adaptação a nova conjuntura e o fortalecimento da instituição no “bloco de poder”. Embora a ACRJ representasse as frações não hegemônicas dentro do “bloco de poder”, a instituição foi capaz de universalizar seus projetos. Veremos neste capítulo as estratégias utilizadas pela ACRJ para construir as políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro.

O capítulo 2 foi reservado a descrição e análise das características e o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro do século XIX e a opção política pelos investimentos no transporte ferroviários durante o século XIX. Nesta seção são analisadas as duas mais importantes empresas criadas para operar e reformar o porto do Rio de Janeiro após a regulamentação da relação do governo Imperai com o capital privado, em 1869, as companhias Docas da Alfândega e Docas D. Pedro II fundada por diretores da ACRJ em associação com o engenheiro André Rebouças. O debate central do capítulo está relacionado, as críticas à fundação da companhia Docas da Alfandega, aos embates e conflitos contra os serviços prestados pela empresa, e aos conflitos entre a municipalidade e às Docas D Pedro II acerca das obras, conflitos entre os sócios e a rescisão do contrato de ambas as empresas e, por fim, a ausência de debate dentro da ACRJ.

No capítulo 3 foi realizado a apresentação e debate dos principais aspectos do porto do Rio de Janeiro antes e após a inauguração da grande reforma, iniciada no

¹⁰ Na pesquisa realizada na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, os Jornais *A Noite* e o Jornal *O Imparcial* apresentaram a maior quantidade de artigos relevantes para este trabalho sobre o porto do Rio de Janeiro.

governo de Rodrigues Alves (1902-1906). Analisam-se também as críticas em relação a tentativa de fusão de duas concessões que operavam no porto, da Empresa Melhoramentos no Brasil e da empresa Harbour Dock, As expectativas da ACRJ e críticas veiculadas pelo *Correio da Manhã* a respeito do andamento das obras do porto, administrada pelo governo Federal com recursos do empréstimo negociado com o grupo Rotschild. Os embates a respeito da decisão política do governo de Afonso Penna de abrir concorrência pública para exploração cais antes da obra ser concluída e a mobilização da ACRJ contra a companhia Du Port de Rio de Janeiro. Os embates entre ACRJ e o grupo de engenheiros no tocante ao arrendamento do porto do Rio de Janeiro

O capítulo 4 foi destinado a análise das disputas de projeto entre agências e agentes das sociedades política e civil no novo porto do Rio de Janeiro. Foram analisados os conflitos entre o ministro da Viação e Obras Públicas e o ministro da Fazenda, os embates a respeito das obras complementares na sociedade, as negociações acerca da cobrança da taxa de 2% ouro e a mudança do regime de administrar o porto do Rio de Janeiro. Estas questões foram analisadas de forma ampla, relacionando aspectos da conjuntura nacional com os avanços e recuos do desenvolvimento do complexo portuário do Rio de Janeiro. No capítulo também foi realizada a análise do papel de direção moral e intelectual exercido pela ACRJ sobre outros grupos na disputa por hegemonia no debate que culminou na política de ampliação da cobrança da taxa para o porto de Santos, sendo concluído com a análise da mudança do sistema de administração do porto do Rio de Janeiro em 1934 e a criação do Conselho Administrativo do Porto do Rio de Janeiro, em 1936.

Capítulo 1

A trajetória da Associação Comercial do Rio de Janeiro: a construção de um partido

A Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) foi fundada em 1867 sob as bases da Sociedade dos Assinantes da Praça (SAP), atuante no capital do Império desde 1834. A origem desta organização, no entanto, se deu desde a chegada da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro, em 1808. Após a abertura dos portos às Nações amigas de Portugal, os grandes negociantes¹¹ organizaram-se no *Corpo de Commercio* e entregaram um abaixo assinado com 109 assinaturas ao Regente D João VI, representando a preocupação dos pequenos lojistas com a penetração dos produtos ingleses no porto do Rio de Janeiro. Desde então, os negociantes lograram êxito na tradução de seus interesses particulares em interesses gerais.¹²

A primeira organização representativa destas frações foi o *Corpo de Commercio* que, já em 1809, conseguiu do Regente um alvará destinando recursos da arrecadação para a instalação do Tribunal do Comércio, a promessa de construção de um prédio para a praça do comércio, inaugurado somente em 1820 e o estabelecimento de aulas de comércio.

Após a ruptura com Portugal, em 1822, os negociantes participaram ativamente da montagem do novo Estado, ocupando diversos cargos importantes, inclusive nos ministérios de D Pedro I (1822-1831). Contudo, se afastaram novamente do poder por não conseguirem evitar a presença de uma cláusula, no Tratado com Portugal, de reconhecimento da Independência na qual o governo brasileiro renunciava anexar qualquer parte do império lusitano. Tal cláusula ia de encontro às pretensões dos negociantes em relação a Angola. Também não conseguiram evitar que o Tratado com a Inglaterra estipulasse o fim do comércio de escravos no prazo de três anos. Estes fatos afastaram os negociantes definitivamente do Imperador. *O Corpo de Commercio* acabou se esvaziando e os negociantes só se rearticularam e reorganizaram alguns anos depois. (PIÑEIRO, 2005)

¹¹Seguindo a interpretação de Théó Lobarinhas Piñeiro, entendemos por Negociantes os proprietários de recursos monetários que além da esfera da circulação, atuavam no financiamento, investiam em imóveis e controlavam o tráfico de escravos. Estes homens, donos de negócios e donos de dinheiro atuavam tanto na atividade comercial quanto na manufatura, nas casas bancárias, companhias de seguro, bancos e demais ramos da economia urbana. A principal característica era a diversidade de suas atividades, o que lhe assegurava uma posição privilegiada na sociedade brasileira, influenciando decisivamente tanto nos rumos da economia quanto nos da política do país. Para melhor compreensão sobre o debate do conceito de negociante, Cf. (PINNEIRO, 2002)

¹² Os dados históricos referentes ao *Corpo de Commercio*, a *Sociedade dos Assinantes da Praça* e aos Presidentes da SAP foram extraídas das obras de (BARROS, 1959) e (MOREIRA e FONTES, 2009)

Em 1834, o governo Regencial aprovou o “Regulamento para a Praça do Rio de Janeiro” e, a partir de então, os negociantes passaram a se organizar na *Sociedade dos Assinantes da Praça* (SAP). A participação da entidade na defesa dos interesses de seus representados pode ser observada na elaboração do Código Comercial (1850), na defesa da criação de um curso ligado ao comércio e na atuação de sua diretoria junto ao governo, para evitar a quebra de bancos durante a crise de 1834.¹³

A sociedade constava inicialmente com 320 associados que contribuía com 12 mil- reis por ano. A assembleia de assinantes elegia, anualmente, no mês de dezembro a Comissão, isto é a diretoria da Praça. Esta diretoria era composta por nove membros, entre os quais deveriam estar representadas as nacionalidades, cujos ramos fossem mais forte na Praça.

A diretoria era composta por dois diretores brasileiros, dois ingleses, um português, um francês, um norte americano, um espanhol e um alemão. Esta foi uma praxe conservada, mesmo após a reforma dos estatutos e da mudança de nome da instituição. O presidente era escolhido dentre os brasileiros, na primeira reunião da comissão juntamente com o secretário e o tesoureiro. A participação de representantes de países do centro do capitalismo mundial na diretoria da entidade reflete a importância do comércio do Rio de Janeiro na economia brasileira e demonstra que a organização da entidade não estava restrita aos interesses locais.

Felipe Neri de Carvalho foi o primeiro presidente da SAP. Era comerciante, grande proprietário da Corte, com imóveis em Santa Tereza, na Praia Grande, em Bota Fogo, na Prainha e no Centro. Tinha plantações de cana nas terras circunvizinhas a Corte. Foi armador, construiu barcos a vapor, explorando um serviço de transportes marítimo na Bahia de Guanabara, entre os portos do Rio, Niterói e Vila Itaguaí. Em 1834 foi eleito para a Câmara Municipal, tendo sido ainda Comendador e Coronel-Chefe da 3ª Legislação de cavalaria da Guarda Nacional. Como se pode verificar, o primeiro presidente da SAP era um homem de destacada posição social, com investimentos em setores diversificados. Depois dele assumiu Ignácio Raton segundo presidente a dirigir a entidade entre 1840 e 1846.

A atuação destes presidentes e diretores da entidade pode ser comparada a atuação típica de um intelectual orgânico, no sentido empregado por Antônio Gramsci, uma vez que tinham a função de dar homogeneidade e consciência às frações que

¹³ Ibid.,p.107

representava, não apenas no campo econômico, mas também no social e no político. Desse modo, os intelectuais, no caso específico, os presidentes e diretores, preparavam a hegemonia deste grupo sobre o conjunto dos seus aliados. (GRAMSCI, 2001)

Irineu Evangelista de Souza foi o terceiro presidente a ocupar a SAP, de 1846-1848, sendo mais um importante intelectual da Associação, atuou tanto na sociedade civil quanto na sociedade política, além de interferir diretamente na economia através de investimentos nas áreas de transporte, manufatura e bancos. Foi Barão e Visconde de Mauá, recebeu o hábito da ordem de Cristo no mesmo ano em que assumiu a presidência da SAP. Foi também dignitário da Ordem da Rosa. Banqueiro, armador, proprietário de empresas de serviços, de companhias de navegação e de transportes urbanos, acionista e diretor do Banco do Brasil. Foi membro do Instituto Histórico e ocupou a posição de Deputado e Senador. No século XX a entidade que sucedeu a SAP, a *Associação Comercial do Rio de Janeiro*, passou a adotar o codinome de “Casa de Mauá”. (PIÑEIRO, 2009)

Em 1867, a SAP reformulou seus estatutos e passou a ser denominada *Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ)*. As mudanças que culminaram com a reforma do Estatuto e com a mudança de nome da instituição estão relacionadas a conjuntura de 1840/1850. Esta década foi marcada pela reorganização política, com o Regresso e a consolidação do poder monárquico (1840), a expansão cafeeira, a legislação sobre sociedades anônimas (1849) e a promulgação do código comercial (1850).¹⁴

A ACRJ afirmou-se herdeira da SAP e definiu em seu estatuto ser representante dos interesses do comércio e da indústria, tanto do Rio de Janeiro, quanto de outras províncias. A ACRJ definiu-se também como defensora e cooperadora de tudo que pudesse concorrer para o desenvolvimento e prosperidade da classe que representava. Este aspecto definiu uma característica fundante do “partido dos negociantes”¹⁵ a composição por diferentes frações do capital.

¹⁴ *Idem*, PIÑEIRO, 2005, 107-108.

¹⁵ Chamamos a ACRJ de “partido dos negociantes” por entender que a entidade atuou como um partido político de acordo com a perspectiva de Antônio Gramsci. A terceira entidade representativa dos interesses dos negociantes, há muito superara o momento econômico- corporativo e atingira a consciência de que os próprios interesses corporativos podiam e deviam se tornar interesses de outros grupos. De acordo com o marxista Sardo, no partido há unicidade de fins econômicos e políticos, também a unicidade intelectual e moral, pondo todas as questões em torno das quais ferve a luta, não no plano corporativo, mas num plano “universal” criando assim a hegemonia de um grupo social fundamental sobre uma série de grupos subordinados. (GRAMSCI, 2001)

De acordo com o estatuto, definido no Decreto 11|12 de 1867, a diretoria da ACRJ devia reunir nove membros eleitos pela assembleia geral, com mandato de dois anos. A diretoria dividia-se entre Presidente, Vice- Presidente, Primeiro e Segundo Secretário, Tesoureiro, ficando os outros quatro diretores como vogais. O estatuto estabelecia o máximo de três membros de uma mesma nacionalidade na diretoria. O Conselho Deliberativo do “partido dos negociantes” era formado pela diretoria, pelos representantes de cada fração do comércio e da indústria e pelos delegados dos sócios que possuíssem títulos de empréstimos contraídos pela instituição. Para dirimir os conflitos entre as frações, existia a Comissão Arbitral e o Júri de Apelação, que funcionava como instância de recursos da Comissão Arbitral. Esta configuração permitiu que a instituição organizasse as frações de classe em seu interior, resolvesse a maior parte dos conflitos internos e chegasse a alguns consensos. Como assegura Theo Piñeiro, a instituição desempenhou importante papel na vida política e econômica do Império, participando ativamente da aliança que construiu o Estado Imperial. (PIÑEIRO, 2002)

Em seu primeiro ano de funcionamento enquanto ACRJ, a entidade contou com 711 sócios que pagavam mensalmente doze mil-réis, mesma quantia que se pagava anualmente a SAP, em 1834. Calculava-se nessa época que seu patrimônio social estava em 51 contos. (BARROS, 1959) Esta mudança tornou a representatividade da organização dos negociantes mais ampla, refletindo a nova complexidade da sociedade brasileira. José Joaquim de Lima e Silva, Visconde e Conde de Tocantins foi presidente da SAP desde 1861, permaneceu no cargo de presidente na “nova” entidade até 1884.

Em 1877, a ACRJ passou por uma nova reforma estatutária. Pelo Decreto nº 6.494 de 1º de março de 1877, a Princesa Imperial Regente aprovou a reforma dos Estatutos, com algumas modificações indicadas pela diretoria e confirmadas em assembleia geral, realizada em 30 de agosto de 1876. Os Estatutos passaram a contar com 87 artigos, distribuídos em 12 capítulos. De acordo com o artigo 3º, só poderiam fazer parte da Associação as pessoas enquadradas na seguinte categoria: capitalistas, comerciantes, industriais, banqueiros, armadores, agricultores, corretores e leiloeiros. Abria-se exceção para os possuidores dos títulos de empréstimos contraídos pela Associação Comercial, bem como as pessoas que por decisão da diretoria ocupasse o lugar de sócio da ACRJ, a despeito de não estarem entre as categorias apontadas nos estatutos. (MATHIAS, 1993)

Os sócios da ACRJ se dividiam em quatro categorias: 1- Honorários; 2- Beneméritos Remidos; 3- Remidos e 4-Contribuintes. O Imperador D. Pedro II foi confirmado Presidente Honorário da ACRJ, conforme o Título conferido em de setembro de 1862. Definiu-se que a diretoria seria composta de 17 membros, eleitos por biênio em assembleia geral ordinária. Entre os membros eleitos, três deveriam ser brasileiros e o restante estrangeiro, respeitando-se a regra de não haver mais de dois membros com a mesma nacionalidade na diretoria. Como nos estatutos anteriores, a presidência da entidade deveria recair sobre um brasileiro.¹⁶

Desde os tempos da SAP, a entidade era disputada por diferentes frações da classe dominante. A ampliação do número de diretores de nove para dezessete, com a Reforma estatutária de 1877, e a incorporação ao quadro de sócios da ACRJ de nomes não enquadrados nas categorias descritas nos Estatutos, revelam que as frações que conseguiram se unir em provisórios arranjos para ocupar a diretoria do “partido dos negociantes” desenvolveram algumas estratégias para manter hegemonia na direção política do partido dos negociantes. Estas estratégias garantiram estabilidade em longas gestões no século XIX, como foi o caso de José Joaquim de Lima e Silva, que assumiu o cargo em 1861, só o deixando em 1884.

Além de conformar múltiplos interesses no interior da instituição, esta estruturação foi fundamental para que a ACRJ conseguisse transformar os interesses de seus representados em interesses universais, mantendo-se em permanente disputa com outras organizações da sociedade civil pela hegemonia das políticas públicas do Estado brasileiro. Neste sentido podemos destacar a função Conselho Deliberativo da entidade que além construir as comissões internas para o que fosse necessário, o órgão devia: a) estudar as modificações que deviam ser feitas na legislação, usos e costumes do comércio; b) resolver sobre as demandas que seriam encaminhadas ao Governo para satisfazer as necessidades do comércio e da indústria; c) estudar a organização e o desenvolvimento das sociedades anônimas nacionais e estrangeiras relacionadas com a Praça, bem como controlar a cotação dos títulos, autorizando sua transação e retirar tal autorização, se necessário.

As duas primeiras atribuições remetem-se ao papel de representação da entidade junto aos órgãos públicos. A terceira refere-se ao controle sobre as transações de títulos mobiliários e ações que expressa a tentativa da instituição manter o controle direto sobre

¹⁶ Ibid., p. 123

tais atividades, afastando a interferência do governo da circulação do capital nesta esfera. (PIÑEIRO, 2009)

Os relatórios da ACRJ, ao longo do século XIX, demonstram que grande parte das representações enviadas pela entidade ao governo teve deferimento positivo. Da mesma maneira, as reivindicações enviadas por associações comerciais de outras províncias à ACRJ também foram exitosas. Os relatórios também apontam que o “partido dos negociantes” atuou tanto nos debates ligados diretamente aos interesses das frações de classe que representava, incluindo aqueles referentes a reforma de tarifas na alfândega e unificação de pesos e medidas no país, quanto em debates de grande comoção nacional, como a abolição da escravidão no país.

No debate sobre o fim do trabalho escravo no Brasil, exposto no Relatório de 1885, a ACRJ posicionou-se oficialmente considerando “detestável o regime de escravidão no país” e “um erro econômico”, porém não deixou de defender os interesses dos proprietários de escravos. O autor Eudes Barros (1959) apresenta em sua pesquisa duas explicações para esta postura da ACRJ diante do prenúncio do fim do regime de escravidão no país. Na primeira, refere-se a presença de barões, viscondes e grandes proprietários rurais na diretoria, o que teria levado a Associação temer pelo fim da escravidão, pois prejudicaria tais setores. A segunda explicação de Barros remete-se a solidariedade da ACRJ em defesa dos interesses da Agricultura. Théo Lobarinhas Piñeiro (2009) rejeita a primeira explicação, pois defende que a ACRJ era dirigida e controlada por homens de negócio com investimentos variados, sobretudo na área urbana e não pelos grandes proprietários rurais. Para Piñeiro a solidariedade da Associação com os agricultores parece mais plausível.

1.1- A Associação Comercial do Rio de Janeiro e as novas estratégias para a República

A mudança de regime não casou grande impacto no cotidiano da ACRJ, mas ao longo da primeira República é possível verificar a elaboração de novas e a repaginação de algumas estratégias para disputar hegemonia das políticas de seu interesse. O “partido dos negociantes” se manteve presente nos debates nacionais, participando ativamente da construção de políticas públicas, tanto na posição de órgão consultivo do governo, quanto através da participação direta em cargos conquistados na sociedade política.

Nesta nova conjuntura a ACRJ manteve vários aspectos de sua organização estabelecidos no século XIX, como a organização de comissões permanentes e extraordinárias para analisar políticas de cunho econômico e temas caros à sociedade; o diálogo com os governos e suas agências e a reivindicação de ser consultada a cada medida de interesse direto de seus associados. Paralelamente a estas ações, a ACRJ buscou aumentar seu quadro de sócios; reforçou alianças estratégicas com órgãos fundamentais para produção da hegemonia, como a imprensa, e escolheu para ocupar sua presidência diretores e donos de grandes jornais, além de representantes de outras entidades. O “partido dos negociantes” também fez uso da prática de premiação e homenagens de personalidades das sociedades política e civil; criou um jornal para divulgação direta de suas ações; fundou e dirigiu a Federação das Associações Comerciais do Rio de Janeiro e conquistou o reconhecimento público de Órgão Consultivo do Governo Federal em 1923. Além disto, a entidade ocupou dois ministérios e algumas cadeiras no Senado e na Câmara dos Deputados.

A aliança estratégica com a imprensa e assimilação de seus intelectuais não foi uma novidade do século XX, mas foi fundamentalmente importante para que a ACRJ conquistasse novas adesões aos seus projetos nesta nova conjuntura. A imprensa foi uma importante aliada dos governos e de organismos da sociedade civil na construção da hegemonia da classe dominante.

Contrariando a perspectiva de neutralidade da imprensa, muito propagandeada pelos veículos de comunicação que disputam as verbas públicas, como se estivessem acima dos conflitos entre as classes sociais, Marialva Barbosa (1996) destaca a atuação da *Gazeta de Notícias* que sob direção de Ferreira Araújo, recebia, por cada matéria em defesa de Prudente de Moraes, 1 mil conto de reis por linha.

As denúncias sobre subvenções governamentais eram feitas nos próprios diários que as recebiam. Em 1902, o *Correio da Manhã* afirmou que o *Jornal do Commercio* recebera mensalmente 20 contos da famosa “verba secreta da polícia”. No mesmo período o *Jornal do Commercio* denunciou que o jornal de Edmundo Bitencourt fora subvencionado pela Companhia de Loterias Nacionais para obter de graça o papel da imprensa.¹⁷

Nessa mesma conjuntura José Carlos Rodrigues, futuro presidente da ACRJ e principal acionista do *Jornal do Commercio*, foi um dos homens mais poderosos do

¹⁷ BARROS, *Op. Cit.* p.226

início da República. Como assegura Barbosa (1996), quase que diariamente, chegavam a redação do seu Jornal os pedidos oficiais para que publicassem desmentidos ou divulgassem feitos relevantes do governo. A pesquisadora colocou em uma escala os jornais que mantiveram relações com o governo nesses primeiros anos da República e sua importância, durante o século XX. Considerou que nos primeiros cinco anos a supremacia coube ao *Jornal do Comércio*, embora durante todo este período mantivesse sua importância junto à sociedade política. A partir de 1905, até se declínio em 1915, o jornal *O Paiz* dividiu com o *Jornal do Commercio* as maiores benesses oficiais. O *Jornal do Brasil* em função de sua popularidade, passou a ser cortejado. Já o *Correio da Manhã* mantinha sua autoconstrução como opositor de tudo e todos e se vinculava periodicamente aos grupos opositores, exercendo um papel claramente contra hegemônico.¹⁸

Pelo grau de importância e pelo poder de alcance dos periódicos *O Paiz* e *Jornal do Comércio* podemos entender as razões que levaram seus principais acionistas à presidência do “partido dos negociantes”. A diretoria da ACRJ registrou em seu relatório anual de 1916 o apreço ao Jornalista José Carlos Rodrigues destacando sua solicitude na defesa dos interesses das classes conservadoras:

“ O comércio desta praça não podia deixar passar sem registro o fato noticiado pela imprensa, de haver o Exmo. Sr. Conselheiro José Carlos Rodrigues , após uma longa e nobilíssima carreira jornalística, resolvido deixar a vida ativa da imprensa, para a fecunda atmosfera de seu gabinete de trabalho, prosseguir nos seus estudos, tão intimamente ligados aos grandes problemas nacionais.[...]

Graças a sobretudo sua vasta ilustração, acendrado patriotismo e indefesa operosidade, o *Jornal do Commercio* não somente manteve intacta as suas tradições, como lhes aumentou o brilho. O comércio, a indústria, as classes conservadoras em geral, sempre encontraram no venerado jornalista que hora se retira da direção do glorioso decano da nossa imprensa, um defensor prestigioso e solícito.

4 de maio de 1916
(ACRJ, Relatório, 1916, p.20)

Na data de comemoração do centenário do *Jornal do Commercio*, em 1927, a ACRJ oficiou inúmeras vezes às Associações Comerciais de outros estados da Federação reivindicando recursos para colaboração com os festejos do centenário:

¹⁸ BARBOS, 1996, *passim*.

A Associação e a Federação, em todas as oportunidades anuais, tem realçado quanto devem ao apoio desinteressado e permanente do *Jornal do Commercio*.

Quando, em acontecimento que se tornou nacional e repercutiu, mesmo no estrangeiro, aquele grande órgão justo orgulho do Brasil mental, festejou seu primeiro centenário de gloriosa existência, a Associação e a Federação associaram-se gostosamente a todas as manifestações, sem exceção, que, então se promoveram contribuindo, por todas as formas, para que o mais brilho as tingisse e para que evidente ficasse o seu reconhecimento nos serviços que durante toda a vida desta instituição lhe prestou o decano de nossa imprensa.

(ACRJ. Relatório: 1927, 135)

A reciprocidade entre as instituições está presente no discurso do Presidente da ACRJ, Alfredo Mayrink da Silva Veiga (1927-1928), às associações confederadas e à Federação das Associações Comerciais do Brasil.

Pois bem, a Associação Comercial do Rio de Janeiro que tantas e tantos benefícios deve ao *Jornal do Commercio* que reserva, de há muito, 2 e as vezes 3 e 4 colunas de sua disputada folha para a transcrição das nossas sessões, não podia e nem devia deixar de marcar o dia de hoje, com uma espécie de homenagem que resume os agradecimentos pelos serviços especiais prestados à classe comercial e os votos de maiores louros na vida jornalística nacional onde será sempre, com honra para a pátria, o decano da nossa imprensa na Capital da República.

[...] ¹⁹

O *Jornal do Commercio* publicou um extenso artigo sobre a ACRJ na edição de 1º de outubro de 1927. Neste artigo de autoria de Heitor Beltrão, o jornal destacou a tradição de mobilização da instituição pelos interesses do comércio e da sociedade e agradeceu a instituição: “A admirável atuação tradicional da ACRJ na evolução econômica e prosperidade comercial do Brasil- 1819-1927”. (*Jornal do Commercio*, 1/10/1927)

Além desta aliança estratégica com grandes jornais, a ACRJ buscou se fortalecer recriando um veículo próprio para divulgação dos seus feitos: O *Boletim da Associação Comercial do Rio de Janeiro*, criado em 1904, que mais tarde se transformou na *Revista da Associação Comercial do Rio de Janeiro*.

¹⁹ ACRJ, *op.cit.*p135.

Como no Império, a ACRJ comprometeu-se em representar os interesses de suas congêneres, em virtude da inexistência, até aquele momento, de uma entidade nacional que organizasse as associações de todo o país.

Até 1904, foram publicados apenas os relatórios anuais das atividades das diretorias, com grandes lacunas nos primeiros anos da República. Todavia, a ausência de um veículo de comunicação próprio não impediu que a ACRJ tornasse público seus interesses. Como vimos a instituição costumava “presentear” os grandes diários da Capital com relatórios e artigos sobre variados assuntos, especialmente os de ordem econômica.

Em edição de 22 de Junho de 1913 *O Paíz* publicou um *suelto* com elogios a Associação:

Há mais de meio século a Associação Comercial colaborara, valiosamente, na grandeza do país, defendendo-o no seu interior, como perante o estrangeiro. Órgão consultivo, concorre para todas as soluções que dizem respeito ao comércio e a indústria, o que vale dizer que ela é a genuína defensora das classes principais de uma nação adiantada. O seu vasto e luminoso programa obriga-a a manter essa atitude zelosa. Todavia, houve-se deve-se confessar, desfalecimentos nas administrações que tem tido, o quais a fizeram perder grande parte do prestígio de sua vida. (...)

(...)

Ela hoje, impulsiona o trabalho, mantendo irmanado e fusionados o comércio e a indústria, que são os principais fatores de engrandecimento nacional. Como genuína defensora dos interesses de ambos, age ao lado do Governo para resolver todas as questões, grandes ou pequenas, que lhe interessam. De tal modo firmou os créditos seus, que os poderes públicos se apressam em atender-lhes as reclamações, e todos os benefícios que o comércio goza, no momento, tanto aqui como nos Estados, deve a ela, exclusivamente. Há, por assim dizer, um intercâmbio de gentileza entre a Associação Comercial e o Governo. Se este cota seus pedidos, ela não deixa de mencionar nomes como o de Francisco Sales ou Paulo de Frontin, seus amigos de sempre, os quais tem rendido excepcionais homenagens. Para todos os efeitos, é considerada de utilidade pública e dela irradiam as energias necessárias para que sem vacilação e desânimo, congregue sob o mesmo teto, a totalidade dos membros do comércio e da indústria, realizando o seu vasto e luminoso programa e correspondendo às necessidades das suas gloriosas tradições. Mas a grande verdade, deve dizê-la *O Paíz*, é que, enumerando esses fatos, que nobilitam a Associação, já pela sua ação, já pela grandeza do seu maior reconhecimento a quem deva ser grata, se se lhe asseguram o valor e o prestígio, também se pinta a individualidade do Barão de Ibirocaí, seu principal Presidente, desde 1910, a quem tudo quanto é hoje deve a Associação Comercial do Rio de Janeiro.

(O Paiz, 22|06|1913)

Nesta matéria *O Paiz* ressalta a tradição e a permanente luta da ACRJ na defesa dos interesses do comércio e da indústria e destaca a importância da entidade para o desenvolvimento econômico do país. Vale lembrar que entre os diretores deste jornal, estava o presidente e importante intelectual orgânico da ACRJ, Barão de Ibirocahy. Outro ponto em destaque no artigo é a visão do jornalista sobre a relação de unidade, embora com distinção, entre o governo e a ACRJ, presente na frase “age ao lado do Governo” em questões grandes e pequenas. Essa reciprocidade também é sublinhada na frase “intercambio de gentileza ente a Associação e o Governo” e é detalhada através da descrição da relação de “amizade entre a ACRJ e Francisco de Sá”, que foi deputado geral, deputado Federal e senador entre 1906-1927, ministro da Viação e Obras Públicas dos Governos de Nilo Peçanha e Arthur Bernardes, e ainda ministro da Agricultura, Indústria e Comércio de Nilo Peçanha. O jornalista cita também a proximidade entre o “partido dos negociantes” e o engenheiro Paulo de Frontin, que foi senador, prefeito do Distrito Federal, deputado federal, engenheiro responsável pela construção da Avenida Central promovida nos Governos Rodrigues Alves e Pereira Passos, entre outras grandes obras da então Capital da República.

O presente trabalho conseguiu concluir que a imprensa se constituiu historicamente em porta voz da entidade. No entanto, verificou-se que tanto as frações que ocuparam a diretoria da ACRJ, quanto as frações, que no interior da entidade, não estiveram junto à diretoria, fizeram uso da imprensa para difundirem seus projetos. Enquanto os periódicos *O Paiz* e o *Jornal do Commercio* transmitiram a posição oficial da ACRJ e, portanto, o projeto das frações hegemônicas da entidade, o *Jornal Correio da Manhã* deu publicidade as reivindicações dos grupos não hegemônicos do interior do partido. Neste sentido, a imprensa cumpriu tanto o papel de porta voz do partido, como foi um instrumento de acomodação das forças internas.

Em relação ao principal cargo da instituição, a presidência, observa-se a eleição de homens com grande destaque na vida social, econômica da capital e a cooptação de intelectuais, ligados a imprensa e a outros aparelhos privados de hegemonia, assim como nomes com carreira política formal. Entre 1890 a 1930, a Associação Comercial foi presidida por 22 negociantes, que permaneceram na Presidência da Instituição por períodos variados. Vejamos a seguir um quadro dos presidentes da Associação Comercial do Rio de Janeiro, com suas trajetórias profissionais e principais assuntos debatidos em suas respectivas gestões.

Tabela 1- A Associação Comercial do Rio de Janeiro e seus presidentes

Associação Comercial do Rio de Janeiro		
Presidente	Trajatória Profissional	Atuação na ACRJ
José Mendes e Oliveira Castro (1884-1890)	Membro do Conselho Fiscal e Diretor do Banco do Brasil, Diretor do Banco do Commercio do Rio de Janeiro e do Banco.	Renunciou a presidência da ACRJ sete meses após a Proclamação da República. Recebeu o título Benemérito dos Beneméritos da Instituição.
Jacomo Nicolau de Vincenzi (1890-1891) Interino	Negociante de Importação e Exportação. Proprietário da Firma Jacomo N. de Vincenzi e Filhos, que atuava na introdução de imigrantes	Presidiu a Associação interinamente
Honório Augusto Ribeiro (1891-1900)	Formou-se em direito, foi Presidente de empresas bancárias, como o <i>Banco de Crédito Rural e Hipotecário</i> e membro do Conselho da Sociedade Anônima <i>O Paiz</i> .	Em sua gestão suspendeu o pagamento dos juros das apólices Sociedade Asilo dos Inválidos da Pátria. Faleceu em exercício da profissão.
A.Chaves Faria (1900)	Foi Comendador	Presidiu a Associação interinamente
Francisco da Paz (1900-1902) Interino	_____	Presidiu a Associação interinamente
Bento José Leite (1902-1907)	Sócio da companhia <i>Leite & Alves</i> manufatura de fumos e cigarros, proprietários das fábricas do largo de São Domingos em Niterói e Calçados do Bonfim, na Bahia Importadores e exportadores de artigos para fumantes.	Em sua gestão, o Governo Federal solucionou a pendência com a Instituição abrindo crédito especial a seu favor, de modo a apressar a conclusão das obras da sede. Em 1906, foi inaugurada a nova sede ainda inacabada. Neste mesmo ano diretoria da ACRJ dirigiu aos presidentes dos estados, que firmaram o Convenio de Taubaté, uma representação em nome dos comerciantes de café que se consideraram prejudicados.
José Luís Fernandes Vilela, Conde de Villela (1907-1908)	Conselheiro Fiscal da Companhia de Seguros Marítimos e Terrestre <i>Confiança</i>	Em sua gestão prestou homenagem ao ex-Presidente Campos Salles e foi comemorado o centenário da abertura dos

		portos.
José Carlos Rodrigues (1908-1909)	Foi diretor do <i>Jornal do Comercio</i> por 25 anos. Registrado no Almanaque Mercantil na categoria de “Capitalistas e Proprietários “	Encaminhou petição ao Conselho Municipal do Distrito Federal contra os ambulantes que causavam prejuízo ao pequeno comércio.
José Leopoldo de Bulhões Jardim (1909)	Foi Bacharel em Ciências Jurídica e Financista; Deputado geral (1881-1885) foi Senador por Goiás (1894-1902;1909;1911-1918) e Ministro da Fazenda (1902-1906, 1909-1910)	Renunciou a presidência cinco meses após assumi-la , para tomar posse no Ministério da Fazenda pela segunda vez
Joaquim Inácio Tosta (1909)	Foi Deputado Federal pela Bahia (1891-96; 1899-1900e 1903-1908)	Pleiteou junto ao Congresso a prorrogação do prazo para termino das obras da Sede da ACRJ
Joaquim da Costa Vianna Mendes (1909-1910)	_____	Presidiu a Associação interinamente
Luís de Freitas Vale – Barão de Ibirocahy (1910-1916)	Foi Corretor de fundos na Praça do Rio de Janeiro, o título de Barão lhe foi concedido por D. Pedro II em 18 de julho de 1888. Também foi comendador da Ordem da Rosa.	Em sua gestão foi fundada a Federação das Associações Comerciais do Brasil, que reuniu sob a presidência da ACRJ todas as demais Federações Regionais. Procurou solucionar o problema do cais do porto do Rio de Janeiro
João Gonçalves Pereira Lima (1916-1917)	Foi nomeado Ministro da Agricultura e teve que renunciar o cargo da Associação	Renunciou para assumir a pasta da Agricultura
Francisco Eugenio Leal (1919-1920)	Foi Negociante de Importação e Exportação	Renunciou após saber que a Associação pretendia saudar a velha dívida com o Governo liquidando as apólices de seu patrimônio
José Dias Tavares (1919-1920)	_____	Assumiu interinamente a presidência da Associação. Em sua gestão liquidou a dívida com o Governo Federal decorrido do empréstimo com o Banco Aliança, e firmou acordo com a Câmara do Comércio do
Antônio Augusto de Araújo Franco (1920-	Comissário de café.	Em eu mandato a ACRJ iniciou as negociações para

1926) (1928-1929)		a permuta de seu edifício com o prédio do Banco do Brasil.
Thomas Othon Leonardos (1926-1927)	Bacharel em Direito, economista e ensaísta. Presidente da Associação Brasileira dos agentes da Propriedade Industrial (1954-1955) e da Associação Brasileira de Propriedade Intelectual (ABPI). Foi Consul do Perú no Rio de Janeiro, então Distrito Federal.	
Juvenal Murtinho Nobre (1927)		
Alfredo Mayrink da Silva Veiga (1927-1928)	Fabricante de armamento, munição e apetrechos para guerra.	Faleceu no exercício da profissão em 1928.
José Francisco Ladeira de Viveiros (1929-1930)		Enfrentou grande polêmica na Imprensa sobre o patrimônio do Asilo dos Inválidos da Pátria
Ernesto Pereira de Carneiro, Conde (1930)	Diretor da Companhia Ferro Carril Pernambucana, membro do Consulado Mexicano em Pernambuco, também foi jornalista. No Rio de Janeiro adquiriu o Jornal do Brasil. Foi Deputado na Assembleia Constituinte de 1933 e Deputado Federal entre 1835-137 Fundou a Radio do Brasil em 1935.	
Randolfo Chagas	Foi Jurista, Comerciante, Banqueiro e economista.	Encabeçou a junta Governativa que dirigiu a ACRJ entre a demissão de Pereira Carneiro e a demissão de Serafim Valandro.

Informações retiradas de: MOREIRA, Regina da Luz & FONTES, Paulo. A Casa do Empresário: Trajetória da Associação Comercial do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: CPDOC, 2009 e do *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial*: Companhia Tipográfica do Brasil, editora proprietária, 1889-1930

Dentre os nomes arrolados, nota-se a presença de nomes ligados ao capital bancário; aos comércios de importação e exportação; de negociantes ligados a grande imprensa, além de deputados e Senadores, dos quais dois atingiram a chefia de dois

ministérios. Dos vinte e dois negociantes que se revezaram na presidência da instituição, quatro ocuparam a vaga em mandatos maiores que quatro anos. E dentre os quatros, dois destacam-se por ampliar a capacidade de mobilização da ACRJ, Luís Freitas do Vale, Barão de Ibirocahy (1910-1916) e Antônio Augusto de Araújo Franco (1920-1926-28-29).

De acordo com os dados levantados, três presidentes da *Associação Comercial do Rio de Janeiro* estavam ligados à renomadas empresas jornalísticas, dentre os quais o Barão de Ibirocahy, que foi diretor do Jornal *O Paiz e* Presidente do “Clube dos Diários”. Alguns presidentes também participaram de outros organismos representativos na sociedade civil como: Thomas Othon Leonardos que foi Presidente da *Associação Brasileira dos Agentes da Propriedade Industrial* e da *Associação Brasileira de Propriedade Intelectual*. Em relação à sociedade política, observamos que neste grupo de vinte e dois negociantes, três presidentes ocuparam o Parlamento Nacional e/ ou Ministérios da Fazenda e Agricultura.

Vejamos mais de perto o processo que culminou no aprimoramento das estratégias da entidade durante a República Velha.

1.2- Um balanço das principais gestões da ACRJ na primeira República

O fim do trabalho escravo afetou a vida de muitos proprietários inscritos ACRJ. Contudo, como destaca Eudes Barros (1959), o fato de estarem descontentes com o ato da Princesa Regente não fez nenhum deles renegar o regime que lhes conferiu títulos de nobreza em caráter hereditário. Três meses depois da abolição, em 13 de maio de 1888, a ACRJ enviou uma mensagem de felicitação à Princesa Isabel, em 29 de julho de 1888, pelo seu aniversário natalício. Esta mensagem foi assinada pelo Presidente da Associação, Barão de Oliveira Castro e demais membros da diretoria.

Eudes Barros (1959) mencionou uma carta, escrita em francês, pelo Conde D’Eu ao seu pai, na qual o Príncipe diz que no dia 15 de outubro de 1889, data em que ele e a Princesa Isabel completavam 25 anos de casados, o casal recebera presentes de várias instituições privadas do Rio de Janeiro, inclusive da ACRJ. Nesta carta, o Príncipe Consorte teria dito que na noite daquele dia, o comércio da Capital do Império, tendo à frente a ACRJ, oferecera a ele e à Princesa um baile no Cassino Fluminense.²⁰

²⁰ *Ibd.*, 162.

A ACRJ tão identificada com a política imperial, continuou a demonstrar estima à monarquia, sem hostilizar o novo regime republicano. Segundo Barros (1959), a ACRJ custeou os funerais da ex- imperatriz do Brasil, que havia morrido na Cidade do Porto em 28 de dezembro de 1889. E na ocasião do funeral de D. Pedro II em Paris, em 5 de dezembro de 1891, a Diretoria conseguiu mandar um representante da Casa à solenidade.²¹

Logo que o regime republicano foi proclamado, a ACRJ trocou inúmeros ofícios com o ministro da Fazenda, sem demonstrar desacordo com a política econômica adotada para o ano de 1889-1890. Em 19 de dezembro de 1891, houve a primeira crítica da entidade ao governo. Após a saída de Rui Barbosa da Pasta da Fazenda, a ACRJ reuniu-se em assembleia geral extraordinária para ouvir as reclamações e queixas dos associados, contra diversas disposições do Decreto n. 1362 de 14 de fevereiro de 1891, baixado pelo novo Ministro Tristão de Alencar Araripe.

O ofício, entregue ao chefe do Governo Provisório, protestava contra o que considerava intervencionismo estatal nas sociedades anônimas:

[...]“Generalíssimo Chefe do Governo Provisório: é a vez primeira que a Associação traz ao vosso alto conhecimento um representação em defesa dos interesses do comércio e da indústria. E seja lhe lícito ajuntar: ousa importunar-vos porque as circunstancias desta praça, a mais importante da América do Sul, tornaram-se em extremo melindroso e podem explodir desastrosamente.

Toda a imprensa, em artigo cotidiano, clama saciedade por providencia que restituam a nossa praça a confiança que reinava antes do Decreto de 14 de fevereiro. [...]”

(ACRJ, Relatório, 1891)

De acordo com Eudes Barros (1959), o Marechal Deodoro se impressionou com o ofício da ACRJ e o resultado da mobilização foi a revogação do Decreto. Pouco tempo depois, o setuagenário Tristão de Alencar Araripe foi substituído pelo Barão de Lucena.²²

Algumas diretorias ampliaram a capacidade da ACRJ de inscrever seus projetos nos âmbitos das sociedades política e civil, como a diretoria presidida pelo barão de Ibirocahy, eleita por dois mandatos consecutivos. Para facilitar a análise da participação da ACRJ na produção de políticas públicas durante a primeira República, optamos por

²¹ BARROS, *op. Cit.* p162.

²² BARROS, *op. Cit.* p.163.

analisar apenas as diretorias que conduziram a política da instituição por mais de quatro anos.

José Joaquim de Lima e Silva Sobrinho, o Visconde de Tocantins, presidiu a mais longa gestão da ACRJ. Sua permanência no cargo totalizam vinte e três anos. Esteve à frente da instituição entre 1861 e 1884. Em 31 de maio de 1884, comunicou aos sócios seu afastamento e, a partir de então, a presidência da ACRJ passou a ser exercida por José Mendes de Oliveira Castro, o Barão de Oliveira Castro, que a presidiu o “partido dos negociantes” por quatorze anos.

O Barão de Oliveira Castro presidia a ACRJ quando o regime republicano foi proclamado no Brasil, em 1889. O Barão recebera este título seis dias antes de o regime imperial ser substituído pelo Republicano. Oliveira Castro foi diretor e membro do Conselho fiscal do *Banco do Brasil*, Diretor do *Banco do Commercio do Rio de Janeiro* e do *Banco Rio e Mato Grosso*, entre outros. Sete meses após a inauguração da República, renunciou à presidência da ACRJ deixando a quantia de dois contos de reis em dinheiro e cinquenta apólices de um conto de reis cada uma. Além do dinheiro, presenteou o “partido dos negociantes” com uma estátua de bronze de Francisco de Paula Mayrink, capitalista eleito para lhe suceder na presidência da entidade.

Antes da escolha da nova diretoria, Jacomo Nicolau de Vincenzi, ocupou a presidência da instituição interinamente, até 1891. Como Francisco de Paula Mayrink optou por não tomar posse do cargo, o vice-presidente da chapa, Honório Augusto Ribeiro, também ligado ao capital bancário, assumiu a presidência da ACRJ.

1.3- Honório Ribeiro e Bento José Leite:

As primeiras administrações da ACRJ no novo regime

Antecedentes Históricos

No momento da transição do regime imperial para o republicano, as condições econômicas eram propícias para a expansão de novos empreendimentos. Na segunda metade da década de 1880, o café atingiu altos preços, as importações também acusaram um crescimento significativo e os investimentos ingleses animavam a economia do país. No entanto, o significativo afluxo de recursos para o sistema bancário não foi acompanhado por uma equivalente expansão do crédito, conforme exigia o crescente nível de atividades internas. (LEVY, 1994)

Em 1888, o ministro da Fazenda, Visconde de Ouro Preto, pôs em prática uma reforma monetária liberando que alguns bancos emitissem papel-moeda em proporções às suas reservas metálicas, sob a liderança de um grande banco emissor. Paralelamente foram criados os bancos de auxílio a lavoura, que passou a distribuir crédito subsidiado a lavoura decadente, sobretudo, do Vale do Paraíba. O Tesouro forneceria quota do capital para empréstimo, proporcionais ao capital dos bancos organizados com esta finalidade, a juros nulos e com capital que variavam de sete a vinte e dois anos. Esses bancos, se obrigavam a emprestar a lavoura o dobro da quantia recebida, por prazo de um a quinze anos, e juros de 6%. Esta transação de crédito agrícola era altamente vantajosa para os bancos auxiliares, cujos diretores eram quase sempre os mesmos dos bancos comerciais e seus prepostos.²³

Esta política que concedeu à vários bancos a faculdade de emitir moedas lastreadas em ouro e títulos da dívida pública, foi posta em prática sob o argumento de atender as necessidades de circulação criadas, sobretudo pela libertação dos escravos e difusão do trabalho assalariado. Quando a República foi proclamada, o mercado financeiro já estava muito ativo. O novo Ministro da Fazenda Rui Barbosa, reunindo-se com os banqueiros da capital, aceitou continuar a política de empréstimos aos bancos particulares e manter a lei de 1888. Com essa medida, o governo provisório garantiu apoio das frações do capital bancário habilitando dez bancos do país a emitir papel moeda sem lastro ouro.

O Decreto de 17 de janeiro de 1890 estabeleceu as novas condições de emissão de moeda e dividiu o país em três regiões: a do norte; a do centro e a do sul. Do total de 450.000:000\$000 das emissões, cabiam ao centro (Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Santa Catarina) 200.000:000\$000. (LOBO,1978,454)

Houve, neste período, uma revolução no sistema bancário vinculado ao comércio de exportação e a agricultura, que passou a abranger hipotecas, descontos, penhor agrícola, adiantamento sobre meios de produção, empréstimos industriais para a construção civil e de estrada de ferro, docas, portos etc., compra e venda de terras para colonização, dragagem irrigação de solo, exploração de minas. De acordo com Barbara Levy (1978) os bancos emissores podiam conceder terras devolutas para colonização, indústria, construção de estradas, isenção de impostos, e de direitos alfandegários sobre importações e empresas que fundassem. Foi criado o Banco de Crédito Popular que

²³ LEVY, *op. Cit.* p.117.

emprestava a operários e pequenos agricultores sob palavra ou por antecipação de colheita, e a Caixa de Penhores Nacional também destinada a fornecer crédito pessoas de rendas baixas.

Eulália Lobo (1978) verificou os livros de Registro Oficial de Cotação de Títulos e Valores da Bolsa e percebeu que, desde 1886, se delineava um movimento de intensa especulação que mais tarde veio a dar no Encilhamento²⁴. No período de 1876-86 houve um acréscimo de 1,067% nas transações bolsistas, e de 231% em relação ao número de Companhias com títulos cotados em pregão. Totalizavam 53, organizados da seguinte forma: 16 bancos, 11 companhias de seguros, duas de viação e tecidos, 21 de transporte e três de serviços públicos.

A partir do ano de 1889, o Encilhamento eclodiu diretamente na Bolsa de Valores. Nos três anos seguintes as transações na bolsa aumentaram em 84% e 1889, 98% em 1890, e de 45 % em 1891. Dois dias depois da assinatura do decreto que autorizou a emissão pelos bancos de papel moeda com lastro em apólices, o ministro da Fazenda, Rui Barbosa autorizou ao Conselheiro do Império, Francisco de Paulo Mayrink, que em breve seria eleito à presidência da ACRJ a organizar o banco central com sede na capital. Mayrink solicitou do governo preferencia para a fundação do banco de emissão da região norte.

Francisco de Paulo Mayrink foi consultado por Rui Barbosa para elaborar o decreto de Reforma Bancária de 1890 e de acordo com Barbara Levy (1994) Mayrink foi arrimo financeiro do ministro Rui Barbosa, assim como conde de Figueiredo foi do Visconde de Ouro Preto. Mayrink pertencia ao seleto grupo de grandes financistas. Seu pai foi o maior acionista do Banco Comercial do Rio de Janeiro, o mais antigo e tradicional banco privado carioca. Investiu em estradas de ferro em São Paulo, tendo dirigido a Sorocabana e do Rio de Janeiro, incorporou e dirigiu a Estrada de Ferro Ituana, dirigiu a Companhia de Colonização Agrícola, controlou os bancos de Crédito Real, Construtor, Predial e Popular do Rio de Janeiro, teve expressiva participação nas ações da Companhia Frigorífica, no Moinho Fluminense, na Empresa Açucareira de Pernambuco, na Estrada de Ferro Santos-Judiai e na Petrópolis, na Companhia Brasileira de Navegação e em empresas de bondes no Rio de Janeiro e em São Paulo. Possuía também ações em empresas de obras públicas, empresas de exploração de ouro

²⁴ O termo “Encilhamento” deriva de uma gíria ligada ao hipismo e serviu para denominar o febril movimento de título que caracterizou os primeiros anos da República. As interpretações acerca do fenômeno do encilhamento movimentaram um grande debate na historiografia brasileira. Sobre este debate. V. (Levy,1994)

em Minas Gerais e uma indústria têxtil em Sorocaba e outra no Rio de Janeiro, além de ser diretor do Lloyd Brasileiro. Finalmente, foi dono do primeiro jornal *O Globo* e de *O Paiz*, que exerceu importante papel de apoio às medias do governo provisório da República.²⁵ Vários integrantes da ACRJ e personalidades da sociedade política formaram sociedade com Francisco de Paula Mayrink, como o Barão de Oliveira Castro, presidente da ACRJ, os Irmãos Murtinho e seu vice na chapa para as eleições da ACRJ, Honório Ribeiro.

Após a confirmação da renúncia de Francisco de Paula Mayrink, Honório Augusto Ribeiro tornou-se presidente e conduziu a gestão mais longa na ACRJ durante primeira República. Esteve à frente da entidade por nove anos e atravessou as primeiras experiências de governo civil com os presidentes Prudente de Moraes (1894-1898) e Campos Salles (1898-1902). Morreu em pleno exercício da função.

Honório Ribeiro era formado em Direito, pela tradicional Faculdade de Direito de São Paulo, em 1860. Acumulou os títulos de *Cavaleiro da Imperial Ordem de Cristo* e da *Cavalaria Imperial Ordem da Rosa*. Em seus últimos anos de vida, esteve á frente de algumas instituições bancárias, como o *Banco de Crédito Rural Hipotecário*, das empresas de seguro de vida e educação- *Educadora* e na diretoria da *Estrada de Ferro Central do Brasil*. Além de membro do Conselho do Jornal *O Paiz*, foi colaborador do *Jornal do Commercio*, de onde pode difundir a toda a sociedade letrada, os interesses da fração hegemônica dos negociantes como interesse geral de toda a nação.

No necrólogo dedicado aos brasileiros ilustres do *Almanak Administrativo, Mercantil e Industria do Rio de Janeiro*, de 1901, foram destacados os vários empreendimentos em que Honório Ribeiro se envolveu.

Dr. Honório Ribeiro: Faleceu na Capital Federal no dia 18 de Julho de 1901, o Dr. Honório Augusto Ribeiro. Ele Havia ligado seu nome a empreendimentos notáveis distinguindo-se por serviços importantes ao país em quase todos os ramos de atividade que dedicara o seu grande talento e infatigável esforço.

De longos anos datava a sua dedicação a causa do progresso, Desde o Império era apontado como um dos mais operosos e ativos, conquistando em todas as relações lugar proeminente. Revelada sua ilustração e amor ao trabalho na carreira de advocacia, teve de abandona-la atraído por afazeres de resultados mais úteis ao país, recomendou seu nome em variados círculos da indústria e do comércio, da agricultura e das finanças, tornando respeitável seus conceitos como eram o seu caráter e a sua probidade. Diretor do Banco da República e de outras instituições Bancárias do Rio de

²⁵ LEVY, *opi. Cit.* p.p.126-127.

Janeiro, foi o 1º Vice Presidente da Instituição Ordem dos Advogados Brasileiros, dedicava ainda sua atividade a várias outras ordens de serviços e estudos, fundando e dirigindo asilos e instituições de beneficência e caridade, que deploram hoje com o país a perda de um grande benfeitor. (...)²⁶

Sua passagem por instituições financeiras é identificada como símbolo de seu virtuoso ímpeto pelo progresso e a fundação de asilos e instituições beneficentes como traços de sua generosidade. Como foi apontado, em um dos bancos que dirigiu, o *Banco do Rio e Mato Grosso*, Honório Ribeiro esteve ao lado do ex- presidente da Associação Comercial, Barão de Oliveira Castro e de Francisco de Paula Mayrink.

Na primeira década da República, além de problemas internos, Honório Ribeiro, lidou com importantes questões de ordem econômica local e nacional, como a crise alimentícia na cidade do Rio de Janeiro, a Reforma das Tarifas da Alfandega, a questão das Sociedades anônimas. Em todas as questões de grande comoção social, o presidente da ACRJ conferenciou diretamente com o ministro da Fazenda em exercício, compôs ou presidiu comissão de estudo para assessorar o governo, e utilizou aparelhos da sociedade e do governo para defender os interesses de seus associados.

Sua participação em instituições como o *Jornal do Commercio* e *O Paiz*, além de trazer ganhos para seu patrimônio pessoal, garantiu visibilidade às ações da ACRJ e ajudou a instituição na difusão da imagem de entidade fundamental para a modernização do país. Estas duas empresas jornalísticas eram conhecidas por emitir preferencialmente mensagens dos grupos dominantes da sociedade e desta forma ocupavam lugares-chaves na política. Ao colocar-se como intermediária entre o público e a sociedade civil, esses diários assumiam a “direção intelectual” visando promover a aceitação do projeto de dominação formulado pelo “partido dos negociantes”. Como chama atenção Marialva Barbosa (1996):

Numa sociedade recém saída da Monarquia, onde era emergente a formação de uma nova ordem e dinâmica capitalistas, as divergências, rivalidades e dualidades são múltiplas. Mas, há par disso, há todo um projeto de criação desta estrutura de poder e de domínio, onde as lutas entre os grupos dominantes afloram para o restante da sociedade. Há também o ideal comum de disseminação da nova ordem, de uma visão de mundo, e é nessa intenção que os periódicos assumem seu papel emergencial. (BARBOSA, 1996, 222)

²⁶ Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro. Companhia Tipografia do Brasil, editora Proprietária, 1901. p.48

Em 17 de março de 1902, uma nova diretoria foi eleita para assumir a ACRJ. Bento José Leite, sócio da firma Alves e Leite, foi eleito novo Presidente da ACRJ. Segundo matéria do jornal *Correio da Manhã* de 4 de novembro de 1902, oito meses após a posse, esta Diretoria foi criticada em assembleia geral extraordinária por propor concessão do títulos de sócio Benemérito ao Presidente da República Manoel Ferraz de Campos Salles, nos últimos dias de seu mandato, ao Redator do *Jornal do Commercio* José Carlos Rodrigues e mais quatro deputados, entre os quais os Sr. Seabra e Serzedelo Correia. Segundo o Jornal, a proposta foi rejeitada por um grande numero de associados e a diretoria acusada de bajular “inimigos” do comércio.²⁷ É importante ressaltar que a proposta de concessão dos títulos à Campos Salles e a outros intelectuais e homens da sociedade política foi uma prática comum entre vários grupos organizados na sociedade. Esta política de premiação visava conquistar novos difusores de seus interesses.

A rejeição do nome de Campos Salles pela assembleia geral da ACRJ está relacionada difícil situação econômica que afetou alguns interesses dentro do “partido dos negociantes”, durante seu governo. Quando Campos Salles assumiu a administração da República brasileira, em 15 de novembro de 1898, o governo se encontrava com déficit orçamentário elevado em consequência do preço do café no mercado internacional, do aumento da despesa militar e do crescente serviço da dívida externa que se elevou em 53% nos 10 primeiros anos da República. (LOBO, 1978) Ao assumir o acordo, firmado pelo Presidente Prudente de Moraes com banqueiros internacionais para a liquidação da dívida externa, Campos Salles promoveu uma impopular política de arroxo fiscal.

Em relação a condecoração do principal acionista do Jornal do Commercio, a matéria denunciou o apoio dado pelo jornalista ao governo Campos Salles:

Enquanto se davam todas estas torpezas, enquanto se estrangulava o povo e o comércio pelo imposto e pela tirania, o Jornal do Comércio, pago pela verba secreta da politica, vivia a elogiar o governo, aplaudir seus atos mais indignos

²⁷ Em trabalhos futuros deverão ser investigados estes momentos de tensões entre as frações da classe dominante, organizadas na ACRJ, assim como o papel da imprensa na correlação de forças entre as mesmas. Embora não tenha sido objeto desta pesquisa, foi possível identificar que o “partido dos negociantes” não se constituía em um bloco monolítico. Existiam tensões entre as frações que ocupavam a diretoria e, portanto, eram hegemônicas no interior da ACRJ e as frações que não ocupavam o posto de direção, sendo portanto, frações da classe dominante não hegemônicas.

No entanto, agora que o redator chefe desse Jornalista riquíssimo à custa da miséria do povo e do comércio e quer preparar seu predomínio junto ao governo que se vai inaugurar, agora que seu sócio e cúmplice, que fez dele emissário no estrangeiro, depois de ter chamado de falsário e evadido da cadeia pela porta da prescrição, chega ao fim de quatro anos de crimes, desapropriações, misérias e baixezas, o comércio concede que lhes sejam proclamados estes benfeitores, sócios beneméritos da Associação Comercial...

Faz nojo e pena! (*Correio da Manhã*, 04/11/1902)

A despeito da citada desaprovação das homenagens, Campos Salles foi condecorado como título de sócio honorário e José Carlos Rodrigues com o de sócio benemérito, como consta no Relatório da ACRJ do ano de 1904. Também foram condecorados com o título de sócios beneméritos o Comendador Júlio Cezar de Oliveira, proponente da ideia, Francisco de Paula Mayrink, Barão de Oliveira Castro, já falecido, Visconde de Ouro Preto, Inocêncio Serzedelo Correia, entre outros. Na solenidade que homenageou o ex-Presidente da República Campos Salles, esteve presente um grande número de casas bancárias.

Internamente, a diretoria chefiada por Bento José Leite aprovou novos estatutos, em assembleia geral extraordinária de 28 de outubro de 1902, e foi responsável pela iniciativa de criação do *Boletim da Associação Comercial*, dirigido pelo Jornalista Nuno de Andrade. A primeira edição do *Boletim* foi publicada em 1º de março de 1904. Nesta edição inaugural, o *Boletim* deu ênfase a neutralidade sobre as questões políticas, mas não escondeu que a movimentação geral do país seria descrita “sob o ponto de vista de sua administração”. Segue trechos do texto da primeira edição:

Rio de Janeiro 1º de março de 1904

Encerra, hoje sua carreira jornalística o nosso *Boletim*, sem pretensões, mas cheio de bons desejos de servir a nossa importante classe comercial, digna por todos os títulos da atenção do país, com a mais energia impulsionadora do progresso e da sua civilização.

Absolutamente afastado do que se chama entre nós- política, não permitirá o *Boletim*, em suas páginas, discussões à respeito, sem que, por essa condição primordial de seu programa, fique inibido de apreciar a movimentação geral do país sob o ponto de vista de sua administração.

O programa do *Boletim* pode ser dado em duas palavras: seu escopo são os interesses da nação sob o ponto de vista da vida comercial -, pois que, acompanhar, discutindo e elucidando, todos os problemas, que possam interessar o comércio, não é outra coisa mais do que tratar dos interesses gerais da mesma nação, sendo que todos eles em última análise se ligam e dependem da movimentação do intercâmbio nacional.

Imagine, si possível for, por um momento, a supressão da importantíssima classe comercial, e vereis imediatamente suspensa a vida das nações, desorganizados os suprimentos da alimentação como todos os horrores da fome e da miséria nos mais ricos centros da atividade humana; parada, como por encanto, a atividade fabril do mundo inteiro, perturbadas todas as relações sociais e retraída a aptidão de então para a regularização de sua existência, por perdido os hábitos de remotas eras.

(...)

(ACRJ, Boletim, 01|03|1904)

O Boletim se propôs estudar os variados problemas que, de alguma maneira, se ligavam a movimentação do comércio. Comprometeu-se também em coligir o maior número possível de dados para evitar que “leis impensadas” viessem perturbar a trajetória de seu rápido percurso. O Boletim passou a constituir, desde então, em um instrumento de difusão das políticas propostas pelas frações hegemônicas da ACRJ, sem substituir o papel cumprido pelo *Jornal do Commercio*. Enquanto o *Jornal do Commercio* permaneceu sendo o principal instrumento de difusão dos interesses destas frações, o Boletim passou a ter papel complementar nas disputas internas do “partido dos negociantes”.

Um ano depois de sua primeira edição, o *Boletim* noticiou a repercussão de seu periódico na grande imprensa e sobre a própria fração comercial:

Não foi sem utilidade a nossa vida no meio do comércio do país, e não passamos despercebido na arena jornalística.

Encontramos, por assim dizer, a classe comercial, senão indefesa, completamente desanimada e quase indiferente ao movimento administrativo da nação, mesmo em relação àqueles assuntos que mais poderiam prejudicar; descrentes dos homens públicos e dos próprios elementos de ações naturais, em que superabundam o nosso território, e sem esperança de um melhor futuro próximo!

(...)

É, pois chegado o momento de desenvolver a nossa publicação, de torna-la interessante, aumentando-lhe as seções, e desenvolver o nosso programa; mas, para isso é preciso que, por seu lado, o comércio, que já vê diante de si horizontes mais claros, facilite a aspiração legítima do *Boletim*, que é órgão natural dos seus interesses, de suas reclamações e de sua defesa.

(MATHIAS, 1993, p 153 apud ACRJ, Boletim, 1905)

A gestão presidida por Bento José Leite transcorreu no período que compreende o fim da presidência de Campos Salles (1902), todo o mandato do Presidente Rodrigues Alves (1902-1906) e o primeiro ano de Governo Afonso Penna (1906-1909). Sua

administração enfrentou grandes dilemas e dificuldades que se abateram sobre o comércio carioca. Em abril de 1904, o jornal *Correio da Manhã* publicou uma matéria sobre a situação da Praça Carioca sob o ponto de vista da ACRJ. Segundo o jornal, o posicionamento público do “partido dos negociantes” em relação as dificuldades econômicas era de que a crise não era um hiato, nem uma anomalia na vida normal. A entidade demonstrava sua confiança de que a situação se resolveria em breve espaço de tempo, no entanto, afirmava que o problema vinha de longe e que não bastaram três períodos presidenciais da República para resolver estes males.

Nesta análise, a ACRJ excluiu os males que porventura se ligassem a forma de governo. Para a instituição, os princípios de liberdade e direito à propriedade, previsto na Constituição, vinham sendo respeitados pelas administrações republicanas. Entretanto, a má condução dos negócios públicos não teria conseguido abafar a crise que se abateu sobre os negócios da capital da República. (*Correio da Manhã*: 09/04/1904, p1)

O *Correio da Manhã*, jornal que de forma recorrente publicou as críticas das frações de classe não hegemônicas na ACRJ contra a diretoria do “partido dos negociantes”, aproveitou-se do ensejo para apontar a contradição na posição da ACRJ:

“Entretanto, a Associação, que de tal modo se manifesta acerca da origem dos padecimentos da classe que representa e relativamente à responsabilidade em que incorrem aqueles que tem dirigido à República, não tem sido avara de elogios e festas aos que levaram o comércio a tão penosa situação, como também não tem poupado demonstração de apreço aos publicistas que não só jamais se doeram dos sofrimentos da classe, mas até acintosamente aplaudiram –lhe os verdugos.

[...]”²⁸

Gil Vidal

Mais uma vez, o *Correio da Manhã* destacou o conflito no interior da ACRJ, acerca da posição oficial da entidade. Bento José Leite morreu em 21 de setembro de 1907, em plena vigência do mandato. Foi substituído pelo seu vice na chapa, o Conde de Villela que manteve a prática de promoção de grandes homenagens. Na mesma data da posse do Conde de Villela, a ACRJ fez uma nova homenagem ao ex presidente da República Campos Salles com um luxuoso banquete em sua sede. Campos Salles relembrou em seu discurso de agradecimento dos momentos bruscos e ríspidos e da posterior **união**

²⁸ *Ibid.*, p.1

com as “classes produtoras.” O ex presidente destacou a importância da aliança entre seu governo e a ACRJ para terminar seu mandato tão impopular no meio urbano.

Foram bem amargos os nossos primeiros encontros, meus senhores. Eu forçado a persuadir-vos tudo quanto podéis dar e vós, mostrando-me dificuldade que tínhamos por vencer, o perigo que íamos encontrar. Por fim nos unimos no mesmo ideal político, e, sem o vosso concurso, eu não teria chegado ao fim da jornada. (BARROS, 1974, p.17, apud ACRJ, Relatório 1907.)

Entre 1907 a 1910, a ACRJ foi dirigida por cinco diretorias. Entre seus presidentes destacam-se Leopoldo Bulhões Jardim, que renunciou ao cargo na Associação Comercial para assumir, pela segunda vez, o Ministério da Fazenda, e José Carlos Rodrigues, dono no *Jornal do Commercio*, tradicional porta voz da diretoria do “partido dos negociantes” e que também renunciou a presidência da instituição.

1.4- Os intelectuais orgânicos da ACRJ e a construção da hegemonia do “partido dos Negociantes”

Em 1910, uma nova diretoria foi eleita, presidida por Luís de Freitas Vale, o Barão de Ibirocahy. Este era natural do Rio Grande do Sul, onde iniciou sua vida no comércio. Ganhou o título de Barão por Decreto, em 11 de julho de 1888, e veio para o Rio de Janeiro nos primeiros anos da República. Dedicou-se a construção de estradas de ferro como contratante, foi contratante da companhia de Kioskes, presidiu por muitos anos o Clube dos Diários e foi membro do Conselho Fiscal do *Jornal O Paiz*. Sua administração ganhou destaque pelo aumento da receita da entidade, pelo aumento de número de associados e pelas conquistas políticas em nome da ACRJ.

Em sua longa gestão, a ACRJ conseguiu ampliar sua capacidade de inserção na sociedade, com a transformação do *Boletim* em *Revista da Associação Comercial do Rio de Janeiro*, em 1911, e conseguiu expandir sua visão de mundo em nível nacional com a fundação da *Federação das Associações Comerciais do Brasil*, em 31 de maio de 1912.

A campanha da ACRJ pela criação de uma federação que representasse os interesses das associações comerciais estaduais e municipais do país começou em 1911, com o envio de uma circular a todas as associações comerciais do Brasil. Nesta tarefa de organizar e dirigir moralmente os interesses do “comércio e da indústria” nacional a

ACRJ novamente contou com o apoio de seus tradicionais aliados, o *Jornal do Commercio* e o *Jornal O Paiz*. A centralidade da ACRJ na representação dos interesses de outras associações comerciais já ocorria na prática, desde os tempos da SAP, quando a organização dos negociantes cumpria o papel de interceder pelas entidades junto às agências do governo com sede na Corte. A proposta apresentada pela administração do Barão de Ibirocahy, além de institucionalizar o papel de defensora nacional do comércio e da indústria, buscou assegurar o apoio direto dos representantes das outras associações aos projetos da ACRJ.

Inicialmente, a proposta de criação de uma federação nacional sob a direção da ACRJ, não foi bem aceita pelas outras entidades. Havia o receio de que a federação se tornasse um organismo de ficção, ou subjugasse os interesses das demais. Na *Revista da Associação Comercial do Rio de Janeiro*, de 1 de Janeiro de 1912, a ACRJ publicou a transcrição da Revista da Associação Comercial do Ceará que destacou indiferença das outras associações diante da iniciativa da associação comercial carioca. Até a data da fundação da Federação, em 28 de maio de 1912, a ACRJ mobilizou-se intensamente para organizar esta nova instituição.

Os defensores do projeto da Federação argumentavam sobre a “uniformização da ação”, sobre a coesão e resistência das entidades que “unidas poderiam combater as medidas e fatos atentatórios a liberdade e aos interesses das classes que representavam.” (ACRJ, Revista, 30/03/1912)

A fundação da *Federação das Associações Comerciais* foi comentada pelo *Jornal do Commercio*, do Rio de Janeiro, em 29 de maio de 1912:

Efetou-se, ontem, no edifício da Associação Comercial do Rio de Janeiro, a primeira reunião preparatória da fundação da federação das Associações comerciais do Brasil. É sempre com viva simpatia que registramos movimentos como esse, que mostram a consciência que já vem tendo o comércio nacional de sua força como principal fator do nosso desenvolvimento econômico, capacitando-se em boa hora da intuitiva necessidade de unir-se inteligentemente para a defesa comum de seus interesses e aspirações. Em todos os países do Velho Mundo, as alianças dos órgãos representativos do comércio tem sempre dado apreciáveis resultados, suscitando o amplo debate de questões de grande interesse para a classe.

(*Jornal do Commercio*, 29|05|1912)

Aderiram a Federação as associações do Amazonas, Espírito Santo, Ceará, Piauí, Bahia, Santana do Livramento, Porto Alegre, Pelotas, Açú, Pará, Santos, Alagoas, Niterói, Sergipe e Paraná. No discurso de posse da Presidência da Federação, barão de Ibirocahy destacou a possibilidade de ampliação do campo de ação para as frações comerciais:

“Desde muito que a criação na Capital da República de um órgão central, formado pelas diversas associações, disseminadas pelos Estados, se impunham como necessidade verdadeiramente inadiável. A igualdade dos interesses, as harmonias de vistas e a identidade de destinos desses institutos faziam saltar aos olhos a curialidade de sua federação, para melhor e mais eficaz sustentação dos direitos do comércio nacional. O exemplo que a esse respeito nos é dado pelos grandes países da Europa e da América, onde tais movimentos são até estimulados pelo próprio Governo, leva me a crer que, no Brasil, os resultados práticos de semelhante aliança serão igualmente, em futuro bem próximo, bastante apreciáveis. A Federação, longe de redundar numa restrição à própria atividade de cada associação, virá facilitar a todas elas um campo de ação ainda mais vasto. Prestigiosas e fortes nas praças que respectivamente representam, elas, de agora em diante, verão essa fortaleza e esse prestígio dilatados pela conjuração harmônica de suas energias, atualmente na Capital da República, influndo poderosamente para que não sejam indefinidamente adiadas tantas medidas que a nossa classes ainda carece para progredir desassombradamente. [...]”

(ACRJ, Revista, 10/06/1912)

O presidente da ACRJ, barão de Ibirocahy salientou também a importância da Federação para os poderes públicos e aproveitou o ensejo para divulgar um antigo anseio da entidade de tornar-se órgão consultivo do governo.

“Os congressos que periodicamente, sob os auspícios da federação, se efetuarão aqui ou nos Estados, e a que comparecerão todos os institutos federados, concorrerão, necessariamente, para esclarecimento de uma série de questões de vital interesse para o comércio e que entretanto, até hoje, lacunosamente conhecidas, aguardam solução. O Organismo que vamos fundar funcionará como centro de minuciosos informes sobre a vida econômica dos diferentes Estados, prestando serviços não somente à nossa classe, como aos próprios poderes públicos, que nele encontrarão sempre um verdadeiro corpo consultivo, de insuspeita competência, relativamente às necessidades do comércio nacional.”

“Graças a ele, graças aos princípios básicos de sua organização, estabelecidos e aprovados por vós mesmos, como autorizados mandatários das associações comerciais brasileiras, a nossa classe, demonstrando praticamente a consciência que tem seus direitos, de sua vitalidade, de sua força, poderá clamar bem alto,

pugnando com serena energia, pela vitória de suas causas justas E se esse luminoso objetivo for alcançado amanhã ou mais tarde, eu me darei por bem pago dos esforços que tenho feito para compreender , na medida do modesto valor, a confiança do comércio nacional”²⁹

O Jornal *O Paiz* também se pronunciou sobre a criação da nova Federação, com honras de primeira pagina:

“Não cremos mister encarecer a importância desse movimento, graças ao qual, muito breve, o comércio nacional terá na Capital da República um órgão central que o representará junto aos poderes federais. Parece-nos que dos últimos serviços prestados à classe mercantil pelo Barão de Ibirocahy nenhum possui, mais do que esse, uma tão bela significação. A iniciativa do infatigável presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro tem encontrado, por isso mesmo, animadora acolhida entre todos os que se esforçam pelo desenvolvimento e progresso do comércio brasileiro. As Associações que se constituíram órgão direto dos interesses e aspirações das nossas mais importantes praças já aderiram francamente à fecunda ideia da federação, e vinte duas delas nomearam seus delegados à seções preparatórias, investindo-os de todos os poderes necessários à elaboração definitiva dos estatutos.

(Revista, ACRJ, 10/06/1912)

Com a criação da federação, a ACRJ passou a contar com mais um aparelho para suas mobilizações. A nova entidade se reunia ordinariamente uma vez por ano e organizava associações importantes, como as associações comerciais da Bahia e de Santos. Os estatutos da nova entidade foi aprovado em assembleia geral, em 8 de junho de 1912. O projeto inicial foi apresentado pela ACRJ e complementado pela comissão formado por Miguel Calmon, delegado da Associação Comercial da Bahia, barão de Ibirocahy, presidente da ACRJ, Jonathas Bottelho, delegado da Associação Comercial de Niterói, Antônio Fiusa Pequeno, delegado da Associação Comercial do Cear e James Darcy, advogado da ACRJ. (Revista, ACRJ, 30/05/1912)

Nos estatutos da Federação foram definidos os deveres da entidade:

Capitulo I Constituição, sede e fins:

- I- Promover a mais profícua solidariedade de todos os órgãos representativos do comércio nacional.

²⁹ Revista, ACRJ, *op. Cit.* p.1

- II- Sustentar e defender perante os poderes públicos federais, os direitos, interesses e aspirações dos comércio nacional.
- III- Sugerir aos poderes públicos que formem necessários ao desenvolvimento do comércio nacional, esforçando-se por todos os meios ao seu alcance para que tais mediadas sejam realizadas.
- IV- Organizar anualmente no Rio de Janeiro, um congresso das associações comerciais brasileiras, onde serão apresentadas e discutidas as providencias necessárias.
- V- Criar na capital da República um centro de informações mercantis e industriais dos estados.
- VI- Propor solução por arbitramento, das questões que se solicitarem entre as praças comerciais brasileiras.
- VII- Acompanhar o Supremo Tribunal Federal, por intermédio de advogados, todas as ações movidas pelas associações federadas no interesse geral da classe, e que do mesmo tribunal venham ter em ultima instância.
- VIII- Promover na imprensa do Rio de Janeiro todas as questões que interessam ao comércio nacional.
- IX- Publicar trimestralmente um boletim relativo aos trabalhos da Federação.

(ACRJ, Revista, 08/07/1912)

O documento destaca o papel central que a associação comercial da capital da República exerceria sobre a nova entidade. A diretoria da Federação seria composta por 11 diretores e o presidente, 1º tesoureiro e 1º secretário seriam respectivamente, 1º presidente, 1º tesoureiro e 1º secretário da ACRJ. (Capítulo IV, at.13) Os demais diretores, todos representantes das associações federadas, seriam eleitos em assembleia ordinária. O papel de direção da ACRJ sobre a federação também está destacado no art16 do capítulo IV: “Compete ao presidente: dirigir os trabalhos da diretoria, tendo o voto de qualidade”. Com toda este aparato a ACRJ ampliou seu potencial de transformar os interesses das frações que representava em universais.

Aos seis meses de gestão, a diretoria presidida pelo Barão de Ibirocahy, divulgou na adesão de 230 novos sócios, dos quais 131 eram firmas comerciais, bancos, companhias e outras coletivas. Em sua Revista anunciou o aumento de sua receita e a adesão de comerciantes, industriais, casas bancárias. (ACRJ, Revista, 1911,n 1)

A Revista foi uma ampliação do *Boletim da Associação Comercial do Rio de Janeiro*, criado em 1904. Sua função primordial era expor os documentos elaborados pela diretoria ou pelas assembleias gerais ou extraordinárias; demonstrar o esforço demandado na construção de cada política e divulgar os estudos sobre os principais

temas debatidos no país, de ordem estritamente econômica ou não. Seu objetivo era a construir o consenso interno e ampliar sua base de apoio.

Tendo em vista que os projetos defendidos pela ACRJ também chegavam a grande Imprensa e alcançavam o restante da sociedade, nada mais apropriado que a eleição do Presidente do “Clube dos Diários”, para o cargo de presidente desse partido.

Um ano antes de deixar a presidência, Barão de Ibirocahy registrou na revista da entidade, em 1915, que a situação econômica da Associação era a “melhor possível”. No entanto, no que tange a economia nacional, a situação não era animadora. No segundo semestre de 1913, uma missão financeira foi enviada ao Brasil por N.M Rothschild & Sons Limited, retornando muito impressionada e disposta a recomendar que qualquer ajuda financeira fosse acompanhada de condicionalidades rigorosas. Em março de 1914, a conferência de banqueiros liderados por N.M. Rothscild & Sons Limited resistia em apresentar melhores condições para negociação de novo empréstimo ao Brasil, em virtude do “irresponsável nível de gastos” que no passado recente havia afetado o crédito brasileiro. (ABREU, 2002)

Ao fim do mandato do Presidente Hermes da Fonseca, em 1913, o segundo *funding loan* foi acordado, ao prazo de 63 anos, ao juro anual de 5% e com as garantias do anterior. Em contrapartida, o governo não poderia contrair outro empréstimo até 1º de agosto de 1917. Neste ínterim, o governo declarou moratória, prorrogada pelo Congresso em 15 de setembro de 1914, por 90 dias.

O ex-presidente da ACRJ e ex-ministro da Fazenda, Leopoldo Bulhões, foi convidado a apresentar um estudo sobre a situação econômica do país para entidade. O resultado deste estudo foi registrado Relatório da ACRJ de 1916.

O Presidente da República Venceslau Braz, que assumiu o mandato em novembro de 1914, discursou para a ACRJ, como outros presidentes antecessores. Neste discurso, reproduzido em importantes jornais da capital da República, o presidente empossado falou da difícil situação econômica do país, ante a guerra na Europa, da emissão de papel moeda e da moratória da dívida. Chamou atenção para o desemprego que viria acontecer em virtude da crise do Tesouro, mas pediu aos comerciantes tranquilidade, pois, seu governo estava atento aos interesses da ACRJ e ouviria com satisfação a opinião do comércio, da indústria e da lavoura. (*Correio da Manhã*, 29/11/1914)

Em 15 de fevereiro de 1915, a diretoria da ACRJ foi convocada para discutir a aflitiva situação em que se encontravam as frações do comércio e da indústria diante da

crise econômica e financeira do país. Nesta reunião compareceram outras organizações como a *Câmara do Comércio Internacional do Brasil*, a *Federação das Associações Comerciais do Brasil* e os representantes do alto comércio, indústria e bancos. Ao fim da reunião, a Associação encaminhou duas representações, uma ao Presidente da República, Venceslau Braz, e outra ao ministro da Fazenda Dr. Sabino Barroso. A solução defendida pela ACRJ para a crise foi a emissão, dentro de limites moderados, de papel moeda com aplicação de quaisquer necessidade do Tesouro e da defesa da produção nacional.³⁰

O Barão de Ibirocahy deixou a presidência da ACRJ em 1916 e faleceu três anos depois. Nas eleições de 1916 José Gonsalves Pereira Lima foi eleito para exercer a presidência da instituição. Na ocasião de sua eleição foi concedido ao Barão de Ibirocahy e a Francisco de Vizeu o título de Grande Benemérito. Nesta secessão votou-se também a mudança dos estatutos da entidade.

Meses depois de empossado, Pereira Lima renunciou a presidência da ACRJ para assumir a Pasta da Agricultura, Indústria e Comércio. O Coronel Francisco Eugenio Leal, o substituiu na presidência. Na mesma ocasião o jornalista e advogado Dr. Castro de Menezes, Secretário da ACRJ que por muitos anos dirigiu o *Boletim da Associação Comercial* e, posteriormente, a *Revista da Associação Comercial*, afastou-se, provisoriamente, para secretariar o Ministério da Agricultura.

Em 1919, foi a vez de Francisco Eugenio Leal renunciar ao posto, assumindo o cargo José Dias Tavares. Para ocupar a vaga de Dr. Castro de Menezes, que faleceu em 1920, outro jornalista foi convidado, Heitor da Nóbrega Leitão. De acordo com Eudes Barros (1959), depois de 1920, durante a diretoria presidida por Antônio Augusto de Araújo Franco, a ACRJ tornou-se a mais poderosa e prestigiosa instituição privada do Brasil. Segundo o autor, a partir deste momento, a Associação não dependia mais da benevolência e ajuda dos governos.

No entanto, como aponta Barros (1959), as perspectivas que se abriam ao “partido dos negociantes” com o Governo Epitácio Pessoa não eram tranquilizadoras, pois a Associação apoiara moralmente a candidatura de Rui Barbosa à presidência da República, homenageando o mesmo em sua sede. Aos poucos, o receio de represália e mediadas hostis aos seus interesses foram se dissipando. O Presidente Epitácio Pessoa

³⁰ Uma recuperação econômica iniciou-se a partir de 1916, converteram-se em uma pequena expansão econômica, em 1917 e 1918. A nova crise só emergiu em 1920 e 1921. Ver (FRITSCH, 1990)

demonstrou disposições amistosas em relação à entidade. Em 15 de maio de 1920, fez uma visita a ACRJ e discursou sobre as ideias econômicas que pretendia seguir. A visita e o discurso selou a “amizade” entre o governo e o “partido”. Como retribuição ao gesto de simpatia do Presidente da República eleito, a ACRJ organizou uma grande homenagem com um suntuoso baile no *Clube dos Diários*. A lista de subscrição lançada entre os associados para as despesas da homenagem superou as expectativas. Uma comissão deliberou por maioria que o restante do dinheiro fosse usado na compra de uma joia que seria oferecida a Primeira Dama. O baile foi realizado no dia 14 de agosto de 1920 e o colar de pérolas foi entregue a esposa do presidente durante a homenagem.

A diretoria presidida por Araújo Franco, eleita em 1920, organizou o I Congresso das Associações Comerciais do Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, conjuntamente com *Federação das Associações Comerciais do Brasil*, entre os dias 18 de outubro e 13 de novembro de 1923. No discurso de encerramento do I Congresso, o Ministro Pires do Rio destacou “o espírito de patriotismo da entidade” e o “zeloso cuidado pela coisa pública”.

Esse I Congresso das Associações Comerciais teve como principal consequência a criação do *Conselho Superior do Comércio e da Indústria*, incluída no orçamento da despesa da União para o ano de 1923. A presidência do Conselho ficou à cargo do Ministro da Agricultura, Indústria e Comércio e a vice presidência ao presidente da ACRJ.

O Conselho que passou a funcionar na sede da ACRJ satisfaz uma antiga aspiração da instituição de transformar seu partido em um órgão de consulta oficial do governo em assuntos comerciais e industriais. Como estabelecia o parágrafo único, o Conselho poderia sugerir aos poderes públicos o que julgasse conveniente ao comércio, a indústria e a prosperidade do país. Dentre as atribuições do novo Conselho estavam:

Novos mercados e desenvolvimento das relações comerciais existentes, inquéritos comerciais, taxas de impostos, tarifas alfandegárias e ferroviárias, convênios e tratados comerciais, transportes terrestres, marítimos e fluviais e respectivos fretes, navegação e regime dos portos comerciais, bolsas de fundos e de mercadorias e navios, bancos e caixas econômicas, emissão de apólices e títulos de crédito, circulação fiduciária, associação de socorros mútuos, *propaganda no país e no exterior*, estatística industrial e comercial, seguros marítimos e terrestres, desenvolvimento das grandes e pequenas indústrias, exposições e feiras nacionais e internacionais, congressos econômicos, propriedade industrial, ensino técnico, comercial e industrial.

(ACRJ, Relatório, 1923)

O primeiro mandato de Araújo Franco (1920-1926) foi marcado também pela tentativa de reforma do prédio da ACRJ. Em 1919, a entidade havia liquidado a dívida com o governo federal decorrida do empréstimo feito junto ao Banco Aliança do Porto, em 1889, para a conclusão das obras de sua sede.³¹ A ACRJ esgotara seus recursos ao saldar sua dívida com o governo e para iniciar uma nova grande reforma, solicitou ao legislativo que concedesse autorização para um novo empréstimo, sobre a garantia hipotecária de seu imóvel na rua 1º de março. O presidente da República Epitácio Pessoa vetou o projeto da ACRJ.

Em 1922, essa diretoria iniciou as negociações para permuta de seu edifício com o imóvel pertencente ao Banco do Brasil, com a autorização do governo, seu credor hipotecário.. O edifício só foi entregue a ACRJ em 1926, ano em que Araújo Franco renunciou a presidência da entidade. Em 1928, Araújo Franco foi novamente eleito e em 10 de abril de 1929 renunciou à presidência da entidade pela segunda vez.

Em 1924, ainda durante a administração de Araújo Franco, foram premiados mais dois jornalistas com o título de Sócio Benemérito: José Felix Alves Pacheco e Oscar Rodrigues da Costa, ambos pertencentes ao *Jornal do Comércio*, e também a Augusto Ramos, Marcondes da Luz e Rafael Gaspar da Silva.

Entre 1926 e 1930, a ACRJ foi presidida por quase uma dezena de diretores. Após a gestão de Araújo Franco, em 1926, seguiu-se a presidência de Othon Leonardos (1926-1927), Juvenal Murтинho Nobre (1927), Alfredo da Silva Mayrink da Silva Veiga (1927-1928) Antônio Augusto Araújo Franco, em novo mandato (1928-1929), J.L. Ladeira de Medeiros (1929-1930), Ernesto Pereira Carneiro (1930) e Randolfo Chagas (1930).

³¹ O governo Federal foi fiador dessa operação. C.f (MATHIAS, 1993)

Capítulo 2

A Associação Comercial do Rio de Janeiro e as políticas públicas para o Porto do Rio de Janeiro no Império

O mar manso protegido por pequenas ilhas, a facilidade para ancorar, proteger, carregar e descarregar mercadorias foram qualidades proeminentes na escolha da região banhada pelas águas da Guanabara para abrigar o porto e fundar a cidade do Rio de Janeiro no século XVI.

Com a descoberta do ouro na região de Minas Gerais, no século XVIII, o porto do Rio de Janeiro tornou-se um importante entreposto para o comércio de escravos e para abastecimento de povoados espalhados por São Paulo, Minas Gerais e Mato Grosso. No século seguinte, com a transferência da Família Real e sua Corte para o Rio de Janeiro, em 1808 e, principalmente, com a assinatura de tratados que abriam as portas do Brasil ao comércio, a movimentação de navios estrangeiros e nacionais tornou-se bastante intensa na baía de Guanabara. Esse aumento do número de embarcações levou a Coroa Lusitana a criar medidas para facilitar o escoamento das mercadorias, como a liberação aos negociantes ingleses do direito de baldear mercadorias para outros portos e a permissão para que as mercadorias que não coubessem na alfândega fossem depositadas no trapiche da cidade ou em armazéns particulares. (CRUZ, 1999)

Na passagem dos séculos XIX e XX o porto do Rio de Janeiro era formado por várias unidades independentes que abrangiam diversas ilhas da baía de Guanabara e se estendia pelo continente, da região entre o Paço Imperial até a praia das Palmeiras e São Cristóvão. Na orla marítima estavam localizadas: as Docas da alfândega e do Mercado, construídas entre 1853 a 1877; as Docas D. Pedro II, edificadas pela companhia criada por André Rebouças entre 1871 a 1876; o dique da Saúde- para conserto de navios; a Estação Marítima da Gamboa, construída pela Central do Brasil, entre 1879 e a década de 1880; dois complexos privados de cais e silos; e por fim, mais de sessenta trapiches, distribuídos, quase colados um ao outro, ao longo da Prainha até São Cristóvão. Os serviços de inflamáveis e corrosivos se situavam nas ilhas, assim como os depósitos públicos de pólvora e depósitos de carvão de casas comerciais.³²

A Doca da Alfândega possuía quatorze armazéns e era constituída por uma bacia que podia abrigar inúmeras embarcações. No entanto, não tinha a profundidade exigida para encostamento de navios de grande porte. Da mesma maneira, o desembarque direto

³² *Ibid.*, p. 4

dos produtos nos trapiches eram prejudicados, sendo necessária a utilização de pequenas embarcações para o desembarque das mercadorias. Apenas quatro unidades do porto podiam abrigar navios com calado superior a 5 metros: as Docas de D. Pedro II, a Estação Marítima da Gamboa, e os Moinhos Inglês e Fluminense. Todas estas unidades eram exploradas pelo capital privado, nacional e estrangeiro³³.

Concomitantemente ao processo de ampliação do porto do Rio de Janeiro no século XIX, donos de grandes fortunas, envolvidos com atividades comerciais, industriais e com o capital financeiro, passaram a atuar em associação, organizando-se na sociedade para debater, contestar e formular projetos sobre questões caras à sociedade.

A ACRJ representava diversas frações interessadas na reforma do porto do Rio de Janeiro. No entanto, os debates sobre reforma e exploração do porto do Rio de Janeiro não foram centrais para a entidade. Verificou-se que logo após a sanção do decreto n.º 1746, de 13 de outubro de 1869, que regulamentou a reforma, construção e exploração dos portos do país, o setor hegemônico da ACRJ virou empresário da indústria portuária. Neste período, os debates sobre suas precariedades ocorreram externamente à entidade, através da imprensa.

Muitas pesquisas sobre o porto do Rio de Janeiro observaram seu desenvolvimento de forma apartada do desenvolvimento do capitalismo no Brasil e das relações de poder na sociedade brasileira. Os conflitos e as negociações, inerentes à todo processo de construção e reforma, foram muitas vezes negligenciados, sobressaltando-se a confusa ideia de que a evolução técnica deste porto se deu de forma linear e harmônica, acompanhando a movimentação comercial do país.

A compreensão da história do porto do Rio de Janeiro sob a ótica do conflito é fundamentalmente importante para se perceber que esta grande indústria não fora construída pelas mãos exclusivas de um Estado centralizador e opressor do mundo privado, nem foi fruto da manipulação direta de uma “elite” que se manteve incrustada na máquina estatal. O porto do Rio de Janeiro, que no Império foi explorado por diferentes empresas concessionárias e nas primeiras décadas da República, por uma única empresa, também pelo sistema de concessão pública, teve seu traçado, sua

³³ Com este decreto passaram a existir duas formas distintas de despacho: o despacho de mercadorias de selo- descarregadas na alfandega e o despacho por estiva, onde as mercadorias eram imediatamente avaliadas sobre as águas, com base em estimativa de peso, quantidade ou volume. Cif.. (CRUZ: 1999)

evolução técnica e sua administração definidas pela disputa entre as frações de classe interessadas em seu desenvolvimento.

A análise das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro está atrelada ao estudo das relações de poder na sociedade brasileira e ao desenvolvimento do capitalismo no Brasil. Embora, não se possa definir integralmente o Brasil como um país capitalista, muitas mudanças institucionais, definidas na década de 1840, contribuíram para sua integração no processo de acumulação e delineamento da feição do capitalismo interno, tais quais: Tarifa Alves Branco (1844); a Reforma Monetária com o estabelecimento do Padrão Ouro (1846), a Lei de Terras, a abolição do Tráfico e o Código Comercial, todas em 1850. A medida que se criavam garantias para investimentos de grande monta, investidores estrangeiros, negociantes de escravos e agricultores ligados à exportação passaram a se interessar por investimentos seguros na cidade. (LEVY, 1994)

Os portos não se tornaram alvo dos grandes investidores. Mesmo com a aprovação de leis, como a garantia de juros sobre o capital investido nos portos, sancionada em 1896, muitos projetos portuários não passaram de mera especulação. Nos últimos anos do Império, o porto do Rio de Janeiro estava dividido entre distintas empresas concessionárias que pouco deixaram de concreto. Esses empreendimentos foram encampados pelo governo, em 1903, sob o protesto de algumas frações da sociedade. Vejamos a seguir um balanço dos investimentos nos transportes do Brasil na segunda metade do século XIX.

2.1-Os investimentos no setor de transportes no Brasil do Segundo Império

A abertura dos portos às nações amigas de Portugal, em 1808, aumentou a frequência de navios no litoral do Brasil, mudando a rotina dos principais portos do país. No porto do Rio de Janeiro uma série de medidas foram criadas para agilizar o embarque e desembarque das mercadorias, visando expandir as atividades portuárias na baía de Guanabara.

Em meados do século XIX, várias cidades do país começaram a receber projetos de melhoramentos para seus portos. Os portos das capitais de Pernambuco e da Bahia, por exemplo, começaram a receber projetos de reforma a partir de 1815. No caso do porto de Recife, entre 1815 e 1887, foram 22 planos, pareceres e alterações, envolvendo

polêmicas em relação aos aspectos técnicos, administrativos e financeiros. (FREITAS, 2009)

A Lei das Concessões, sancionada pelo Imperador D. Pedro II, em 1869, para a execução de obras e exploração dos portos do país, não atraiu de imediato os investidores. O grande alvo dos capitalistas, sobretudo britânico, era as estradas de ferro que garantiam aos empreendedores o lucro de 7% de juros sobre o capital investido. Dezessete anos depois da lei de 1869, o Imperador sancionou outro decreto (o decreto 3314, de 16 de outubro de 1886), estabelecendo a garantia de juros de 6% sobre o capital empregado pela companhia concessionária. Mas esta vantagem também não significou investimentos duradouros nos portos marítimos.

A preferência dos investidores pelas estradas de ferro não foi uma peculiaridade do Brasil. Segundo Eric Hobsbawm (2011), o penúltimo quarto do século XIX, foi em termos quantitativos, a primeira autêntica idade das estradas de ferro. Para o historiador, do ponto de vista global, a rede de troncos ferroviários permaneceu suplementar a navegação internacional. Assim como na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo.

O período entre 1845 e 1875, marcou a grande expansão dos investimentos financeiros por vastas áreas do mundo. Este período que foi chamado por Hobsbawm (2011) de “A era do capital”, não foi marcado por grandes mudanças para os transportes marítimos na América Latina. A utilização de navios a vapor tinha se expandido extraordinariamente passando de 14% do transporte mundial, em 1840, para 49%, em 1870, mas o barco a vela ainda era o veículo mais utilizado. Somente a partir da década de 1880 é que a vela fora reduzida para 25% do transporte global.

Entre 1860 e 1870, os principais investimentos da Grã Bretanha estavam concentrados na Europa e nos Estados Unidos, onde a construção das ferrovias consumia grande parte do capital inglês. A partir da década de 1870, observou-se o acirramento entre os países industrialmente avançados pelo mercado europeu e norte americano. Neste ínterim, a América do Sul tornou-se um dos principais palcos da batalha dos investidores britânicos. As taxas dos investimentos britânicos passaram dos 10,5%, entre as décadas de 1860 e 1870, a América Latina passou a concentrar 20% a 22% dos capitais britânicos, entre 1881 e 1929. (FAUSTO, 2006)

Durante o governo de D. Pedro II, o governo brasileiro levantou dezessete empréstimos com bancos londrinos, dos quais apenas dois se destinaram a investimentos (em estradas) e dois tiveram motivação política imediata, para o reconhecimento de nossa independência e o financiamento da Guerra do Paraguai (1864-1870). Como aponta Boris Fausto (2006), a partir de 1890 os empréstimos públicos levantados no exterior se destinaram em grande parte às obras públicas, em geral, a construção de portos e ferrovias, ou a sustentação externa do principal produto de exportação o café.

Durante os sessenta e sete anos de Império, foram contraídos pelo governo brasileiro dezessete empréstimos. Nos primeiros quarenta e um anos da República foram contraídos vinte e sete, todos em Londres por intermédio dos banqueiros Rothschild. Destes empréstimos, quatro destinavam a construção de ferrovias e portos, sendo um à sustentação da economia cafeeira.³⁴

Em 1851, o governo brasileiro decidiu melhorar o porto do Rio de Janeiro e contratou o engenheiro britânico Charles Neat para realizar estudos, planos e executar as obras. As obras da alfândega desabaram em 1863, o engenheiro foi demitido e substituído pelo engenheiro brasileiro André Rebouças, que deu continuidade ao serviço com maior parte do maquinário importado da Inglaterra.

Richard Graham (1973) destacou em sua pesquisa a participação dos investidores britânicos em projetos de serviços portuários em outros portos do país, no geral, com o mesmo insucesso do empreendimento carioca. Após o malogro da obra da alfândega carioca, o engenheiro Charles Neat foi convidado pela Bahia Docks Company de Londres, fundada pelo Visconde de Mauá, para fazer o estudo do porto de Salvador. Este empreendimento também falhou³⁵, tendo o porto soteropolitano que esperar até a Primeira Guerra Mundial para ser construído por outros investidores. Em 1874, o governo brasileiro pediu ao Sr. John Hakshaw para fazer os estudos dos principais portos do Império, particularmente nas províncias do Maranhão, Ceará, Pernambuco, Rio de Janeiro (Campos) e Rio Grande do Sul.

³⁴ FAUSTO, 2006, *passim*.

³⁵ No século XIX, o porto de Salvador, assim como o porto do Rio de Janeiro era explorado por um número considerável de trapicheiros que exerciam forte influência sobre os comércios de importação e de exportação. Rita de Cássia Rosado (1983) analisou os conflitos entre os peticionários da modernização e os contestadores da reforma no porto soteropolitano, que defendiam a permanência das estruturas do porto antigo. Para a autora, os “contestadores” conseguiram impedir a reforma, entre 1854 e 1891, por agirem de forma coesa e homogênea. Cf. (ROSADO, 1983)

No dia 13 de outubro de 1869, o ministro da Agricultura, Viação e Obras Públicas, Joaquim Antão Fernandes Leão, com a rubrica de Sua Majestade o Imperador D. Pedro II, assinou o Decreto n. 1746, autorizando o governo a contratar a construção nos diferentes portos do Império, de docas, armazéns para carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação. Este decreto legislativo autorizou o governo a abrir concorrência pública para que empresários interessados pudessem executar obras de melhoramentos nos portos brasileiros, recebendo em troca o direito de explorar as tarifas de embarque e desembarque de mercadorias na forma de concessão pública. As plantas, o projeto de obras, o capital da empresa e as possíveis alterações nos projetos deveriam ser submetidos a aprovação do governo. As tarifas cobradas seriam estipuladas pelo governo e revistas a cada cinco anos, não podendo diminuir, exceto quando os lucros mínimos das empresas excedessem a 12%. Aos empresários foi dado o direito de desapropriar os terrenos e benfeitorias de particulares que se achassem em região necessárias á construção de suas obras. Ao fim dos prazos das concessões, o governo poderia desapropriar o patrimônio da empresa, indenizando-a pelas benfeitorias e material rodante. (HONORATO, 1996)

No relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de 1871, apresentado ao Congresso Nacional, o Ministro Cândido Borges Monteiro descreveu um testemunho sobre o primeiro impacto da Lei nº 1746 de 1869 nos principais portos do país:

Despertada a atenção pública pela lei n 1476 de 13 de outubro de 1869 para essas grandes obras hidráulicas que, nos portos estrangeiros de maior tráfego, tamanhos benefícios prestam ao comércio marítimo, diminuindo a estadia dos navios, as despesas e principalmente os riscos do embarque e desembarque das mercadorias, não tardaram a apresentar ao governo propostas para incumbir a indústria particular de construção de docas em diferentes portos do Império.

De 1870 em diante foram feitas as seguintes concessões:

No Porto do Rio de Janeiro: Decreto n. 4492 de 23 de março de 1870

No Porto do Maranhão: Decreto n. 4541 de 20 de junho de 1870

No Porto de Santos: Decreto n. 4584 de 31 de agosto de 1870

No Porto da Bahia: Decreto n. 4695 de 15 de fevereiro de 1871.

(Ministério da Agricultura, Relatório, 1871, p 153)

Muitas disputas e muitos conflitos contribuíram para que a estrutura do porto permanecesse fragmentada durante o Império, modificando-se apenas a partir de 1903, com a reforma iniciada pelo governo Federal de Rodrigues Alves. Embora esta reforma

representasse um grande avanço no sistema, ao transformar este espaço num complexo com estruturas interligadas, a reforma não resolveu problemas como o congestionamento das embarcações e a demora na movimentação das mercadorias, devido a curta extensão do cais, inaugurado em 1910 e só concluído em 1928.³⁶

Não há registro de grandes debates sobre o porto do Rio de Janeiro no interior da ACRJ nesta conjuntura. Meses após a publicação do Decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869, a diretoria da ACRJ e o engenheiro André Rebouças ganharam a concessão para terminar as obras da alfândega e explorar o serviço de capatazia. Alguns destes negociantes associaram-se ao engenheiro André Rebouças para executarem outro projeto portuário através da *Companhia Docas de D. Pedro II*, criada com a finalidade de construir docas nas enseadas da Saúde e da Gamboa. No período em que as empresas estiveram em atividade, os debates sobre os problemas no porto do Rio de Janeiro limitaram-se as questões operacionais. Contudo, as firmas associadas à entidade e outros interessados “prejudicadas” pelos serviços prestados pelas companhias, discutiram e difundiram na imprensa a necessidade de melhorias no porto e na relação entre usuário e empresa. A imprensa também apresentou denúncias de fraudes nos contratos e corrupção envolvendo importantes nomes da sociedade política.

2.2- Os debates internos da ACRJ sobre porto do Rio de Janeiro (1869-1882)

Sete meses antes de o governo Imperial assinar o contrato com a companhia *Docas da Alfândega do Rio de Janeiro* para concluir as obras e administrar os serviços de capatazia e armazenagem na alfândega, em 1869, a diretoria da ACRJ enviou ao ministro da Fazenda, Visconde de Itaboraay, uma série de queixas do comércio contra os serviços prestados na alfândega. O documento, assinado pelo presidente da ACRJ, Joaquim Lima e Silva Sobrinho e pelos demais diretores, dizia o seguinte:

Documento 1

Investigar as necessidades do comércio e da Indústria, atender as justas reclamações e leva-las ao conhecimento do Governo

³⁶ Este estudo não se propõe a responder o que e quais os grupos frearam a transformação do porto do Rio de Janeiro em um complexo portuário. Como foi dito em outros momentos, o objetivo da Tese foi analisar como as frações da classe dominante, organizadas na ACRJ, com ação prévia e conjuntamente definida, participaram do bloco que forjou as políticas que definiram o desenvolvimento deste grande empreendimento industrial.

Imperial, solicitando medidas prontas e enérgicas que sane os vexames que possam afligir as classes que representa, é dever imposto à Associação Comercial do Rio de Janeiro pelos estatutos que a regem. É pôs no comprometimento deste mandato que vem hoje, a Diretoria respeitosamente, porém com energia que sabe inspirar a defesa de uma causa justa expor V.EX. as queixas que lhes foram apresentadas pelo comércio do Rio de Janeiro contra a repartição da alfandega.

[...]

O comércio Exm Sr. Queixa-se e reclama prontas providencias:

1º Contar os graves prejuízos que lhe causam demora na saída das fazendas depois do pagamento dos respectivos direitos, demora que ultimamente tem variado entre 10 e 40 dias;

2º Contara a dificuldade de obter as ordens para descargas de navios e da impossibilidade de fazer valer por falta de guarda, tendo chegado ao ponto de consumir um navio nessa espera, os dias de estada e perder o frete da importação que havia contratado na fé de poder descarregar em tempo confortável;

3º Contra a demora de muitos dias que sofrem os saveiros carregados dentro as docas sem só atender as suas descarga, consumindo-se em seguida muitos dias sem dá entrada as fazendas nos respectivos armazéns;

4º Contra os péssimos estados dos trilhos dos carros e dos geradores, em geral arruinados, e que mais servem para embaraço do que para facilitar o trabalho; (ACRJ, Relatório, 1869)

O documento registra as queixas contra o pessoal empregado nos serviços e contra o que a diretoria considerava excesso de formalidades exigido pelo governo ao comércio.

5º Contra o pequeno número de trabalhadores e sua qualidade;

6º Contra a manifesta parcialidade que se nota por parte dos armadores, fieis e mesmo conferencistas, revertendo esse procedes em benefício de alguns, com grave prejuízo da maioria;

7º Contra o vexatório sistema de expediente da Alfandega, que obrigam o comércio a inúmeras formalidades desnecessárias e sem proveito algum para o fisco, e que mais parecem criadas para delongas e complicações, sujeitando as partes as consequências de uma infinidade variadas de opiniões, quiçá caprichos, que só trazem em resultado o prejuízo do Tesouro e do Negócio.

[...]

Secretaria da Associação Comercial do Rio de Janeiro, 14 de maio de 1869. Ilm. E Exm. Sr. Visconde de Itaboray, digníssimo Presidente do Conselho e Ministro da Secretaria dos Estados dos Negócios da Fazenda.

José Joaquim de Lima Sobrinho, [Presidente e demais membros da Diretoria de 1869]³⁷

³⁷ ACRJ, Relatório, 1869, *Op.cit.*p.4.

Nesse mesmo relatório, a diretoria da ACRJ publicou outros documentos relativo a divergência³⁸ da entidade com o diretor de obras da alfândega, André Rebouças, em relação a desapropriação do edifício da ACRJ. Nos dias 7 e 11 de junho de 1869, o inspetor da alfândega do Rio de Janeiro entregou a ACRJ dois ofícios: um contendo a planta geral da alfândega e a indicação do local considerado mais conveniente para o novo edifício da ACRJ e o outro, prevenindo a instituição do início dos trabalhos para abertura da rua dos mineiros que afetaria seu imóvel.

A ACRJ oficiou ao inspetor da alfândega de volta, em 12 de junho, defendendo seu direito de propriedade do terreno, concedido pelo governo imperial. A entidade apontou as despesas dos seus associados para fechar e tornar a área independente da alfândega e para estabelecer uma estação telegráfica marítima no local. Com base nos recursos investidos, a ACRJ reivindicou o direito a uma indenização.

Em 23 de junho de 1869, a secretaria da ACRJ enviou ao ministro da Fazenda uma representação sobre o mesmo assunto, historiando os fatos que levaram o governo Imperial a conceder-lhe a posse do terreno e ratificando a necessidade de indenização pela desapropriação. No entanto, apesar de reclamar contra o projeto de André Rebouças, a diretoria da ACRJ destacou que não desejava frear o progresso da alfândega e que pretendia do governo uma nova concessão de terreno:

É pois, evidente o direito, que compete a Associação Comercial sobre o edifício intitulado da Praça do Comércio, e justificado estão os motivos, que nela atuaram para não ceder imediatamente a requisição do inspetor da Alfandega. Entretanto, ela não quer por forma alguma embarçar o processo das obras projetadas. Sobram-lhes inteligência e desinteresse bastante para reconhecer e sujeitar-se ao sacrifício, que lhe é exigido em benefício público. Está pronta a ceder, mas antes de tudo, deseja que se faça uma concessão que jamais possa ser posta em duvida, não só da parte do edifício que é conservada, como da nova área do terreno, que segunda à planta anexa lhe pode ser concedida em compensação do que lhe se tira.

[...]

23 de junho de 1869, José Joaquim de Lima Sobrinho.³⁹

³⁸ Um ano antes do conflito entre a ACRJ e o engenheiro André Rebouças, os negociantes que dirigiam a entidade, representando as frações hegemônicas no interior do “partido os negociantes”, iniciaram negociação com André Rebouças para formação da companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro para serviços de capatazia, armazenagem e exploração da doca da alfândega.

³⁹ ACRJ, Relatório, 1869, *passim*, Documento 3

Dois meses após esse conflito, a Companhia *Docas da Alfândega do Rio de Janeiro* foi fundada nas dependências da ACRJ, em 5 de agosto de 1869, tendo como gerente o engenheiro André Rebouças. Pelo decreto nº. 4438, de 4 de dezembro de 1869, o Imperador autorizou o ministro da Fazenda a contratar a Companhia para o serviço de capatazia e armazenagem da alfândega. E através do Decreto nº 4439, de 6 de dezembro de 1869 aprovou os estatutos da empresa.

O problema do comércio com a alfândega e suas dependências não cessou com a criação da companhia administrada por seus pares. As altas taxas cobradas pelos serviços e a morosidade no despacho das mercadorias foram recorrentemente publicados por alguns jornais, que em diversas ocasiões, prestou o papel de porta voz dos grupos não hegemônicos da ACRJ.

Os relatórios da entidade produzidos ente 1870-1873, ⁴⁰versam sobre: os protestos contra o pacote transatlântico; os protestos contra a exoneração do Inspetor da alfândega do Rio de Janeiro; as reivindicações sobre a redução das taxas do direito de importação e a revisão das taxas de exportação; a liberdade do comércio de cabotagem; os protestos contra a prática do inspetor da alfândega de designar ao seu arbítrio um entreposto para descarga de navios; as reclamações contra as medidas sanitárias estabelecidas para as embarcações originárias do porto do Rio de Janeiro; reclamação dos importadores contra o pagamento do selo proporcional e as reclamações contra a repartição da alfândega pela insuficiência de funcionários no quadro de descargas de mercadorias.

No que tange a alfândega especificamente, foi registrado apenas um conflito entre comerciantes importadores e capitães e consignatários de navios, em 1872. Trata-se da reivindicação de casas importadoras pelo cumprimento do antigo regulamento da alfândega que permitia que as mercadorias fossem descarregadas em qualquer trapiche do porto e não apenas nos armazéns da alfândega, como muitos capitães e consignatários de navios estavam praticando. Vinte e sete casas importadoras elaboraram uma representação e enviaram à ACRJ requerendo uma assembleia geral para tratar dos meios de se estabelecer normas certas para descargas dos gêneros da Tabela 7 do regulamento da alfândega:

⁴⁰ Este período corresponde aos anos que a companhia Docas da Alfandega dirigiu as obras e os serviços de capatazia na alfândega.

Por antiquíssimo uso comercial desta Praça, os gêneros importados da tabela 7 do Regulamento da Alfandega são descarregados em qualquer trapiche à vontade dos respectivos donos ou consignatários, correndo a despesa da descarga por conta dos navios.

Justifica-se uso não tanto pela deficiência de acomodação na alfandega para os ditos gêneros, deficiência que atualmente não se dá, como principalmente pela conveniência do comércio ao qual os trapiches asseguram mais módica armazenagem, e pronta expedição e saída de tais edifícios.

Entretanto, alguns Capitães e consignatários de navios a tem agora posto em duvida, entendido uns que semelhante uso não tem mais razão de ser desde que os gêneros podem facilmente recolher-se aos armazéns da doca.

Os quais assim opinam não se opõe abertamente a descarga dos gêneros nos trapiches, uma vez que a alfandega a permite, mas criam muitos embaraços a esta descarga, e exigem que corram as despesas por conta exclusiva dos donos das mercadorias.

(ACRJ, Relatório 1872, Documento 17)

A doca da alfândega, embora não tivesse profundidade exigida para o encostamento de navios de grande porte, possuía uma bacia que podia abrigar inúmeros navios. Desta forma, os capitães e consignatários de navios que ali encostavam economizavam tempo e dinheiro com a não contratação de pequenas embarcações que transportavam os produtos do fundo da baía de Guanabara. A assembleia geral da ACRJ definiu os seguintes usos da Praça:

1º os navios que importam do estrangeiro gêneros da tabela 7 do Regulamento da Alfandega são obrigados a descarrega-los no trapiche que indicam os respectivos donos e consignatários, procedendo licença da Inspetoria daquela repartição.

2º as despesas de descarga, excluídas as de ligação nos trapiches correm por conta dos navios.

Rio de Janeiro, 27 de julho de 1872

João Backheuser

(ACRJ, Relatório 1872, Documento18)

A assembleia geral, formada pelos delegados representantes das distintas frações que compunham a ACRJ, decidiu pela liberdade de escolha dos importadores em relação aos trapiches que serviriam de depósito para suas mercadorias. No entanto, a diretoria da ACRJ, diretamente envolvida com a exploração da doca da alfândega, preferiu abster-se da decisão e encaminhou a questão para o Tribunal do Comércio. No Relatório de 1872, consta o parecer da diretoria da ACRJ sobre o assunto:

A direção da Associação Comercial do Rio de Janeiro a quem foi endereçada pelos negociantes importadores, uma representação que passo às mãos de V. Ex. por cópia, pedindo uma Assembleia Geral dos sócios da Associação, a fim de deliberar sobre os meios de pôr cabo a certos vexames alegados pelos signatários, convocou-a de conformidade com seus estatutos qual teve lugar no dia 27 e nela se discutiu o assunto que motivara a representação, sendo aprovado por maioria absoluta dos sócios presentes, que se submetesse a matéria a ilustrada apreciação do Meritíssimo Tribunal do Comércio.

A ideia dos signatários, como facilmente se depreende da proposta apresentada à Assembleia Geral e por ela aprovada, é que seja declarada obrigatória para os Capitães de navios, que trazem a seu bordo gêneros da tabela 7^a do Regulamento da Alfandega, descarregarem esses gêneros à vontade dos respectivos recebedores. Se tais exigências é consentânea com as disposições da lei, se é admissível no nosso porto, onde a Alfandega dispõe de armazenagem suficientes para recolher dois e qualquer gêneros, impõe aos capitães a obrigação descarregar à vontade dos recebedores e custa dos navios se a pretensão dos signatários é matéria que possa motivar um assentamento do Meritíssimo Tribunal do Comércio são coisas sobre que a direção se abstém de emitir sua opinião, limitando-se ao simples dever de satisfazer a resolução da Assembleia Geral submetendo o assunto ao Meritíssimo Tribunal que resolverá conforme entender e for de direito.

Secretaria da Associação Comercial do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro 16 de agosto de 1872

(ACRJ, Relatório, 1872, documento 19)

A abstenção e a transferência da decisão do conflito para o Tribunal do Comércio demonstram que a diretoria da ACRJ possuía posição adversa a resolução definida pelo conjunto da entidade em assembleia geral. O Tribunal do Comércio respondeu à entidade que o assunto era inteiramente alheio ao Tribunal e indicou que a ACRJ representasse diretamente ao governo Imperial.

Este caso, além de pôr em relevo o conflito de interesses entre os importadores, capitães, consignatários de navios e a empresa *Docas da Alfândega do Rio de Janeiro*, também aponta para certo constrangimento dos importadores em fazer o debate por dentro da ACRJ. Nota-se no documento apresentado à assembleia geral da instituição que os importadores apontam de forma discreta para altos preços das tarifas, e não mencionam os problemas relativos às acomodações da alfândega, críticas que foram frequentemente publicadas pela imprensa. Até a década de 1880, quando a ACRJ foi consultada por uma Comissão Parlamentar sobre assuntos de natureza econômica, não

foram identificadas reclamações contra a estrutura e deficiência nos serviços na alfândega dentro do “partido dos negociantes”.

O questionário da Comissão Parlamentar, era composto por perguntas de interesse imediato do comércio e foi apresentado a ACRJ, em 1882. Em relação à alfândega, a comissão indagou sobre o sistema de despacho, carga, descarga e armazenagem de mercadorias, pedindo que, caso considerasse negativo, a ACRJ indicasse quais os seus inconvenientes e como remediá-los. A resposta da ACRJ apontou para a necessidade de uma reforma radical e o retorno do serviço de capatazia à administração privada:

Resposta

O sistema de despacho pode ser conservado e folgamos reconhecer que nos últimos anos ele foi inteligentemente simplificado.

Quanto à carga e descarga e armazenagem de mercadorias. Embora grandes melhoramentos tenham sido efetuados na alfândega do Rio de Janeiro, o serviço nunca atingirá a perfeição possível, sem que no sistema atual se opere uma reforma radical, isto é, separar internamente a arrecadação das rendas do serviço de descarga e armazenagem de mercadorias. Este serviço pode ser contratado e executado por uma companhia ou mesmo um indivíduo, pois os armazéns da alfândega não diferem materialmente de qualquer trapiche. O que é preciso é evitar que o Inspetor da alfândega com tão grande responsabilidade e trabalho sobre seus ombros, ainda seja sobrecarregado com os deveres de um Trapicheiro. Se por ventura alguns poucos Inspetores da Alfandega tem dado boa conta de todas essas atribuições, outros haverá o que não possa fazer e ou os interesses do comércio ou do fisco serão sacrificados.

(ACRJ, Relatório, 1882, p.11)

A resposta da ACRJ à Comissão Parlamentar, em 1882, indica que projeto para o porto do Rio de Janeiro, definido dentro da entidade por tensos acordos entre as frações que representava, não previa a unificação da exploração do porto do Rio de Janeiro. Apesar de apontar para uma reforma radical no sistema de arrecadação das rendas da alfândega, a ACRJ considerava satisfatórios os serviços que os trapiches realizavam no porto do Rio de Janeiro.

2.3- A diretoria da ACRJ e a Companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro

Preocupados com o controle e arrecadação dos impostos sobre a importação e a exportação, o governo Imperial investiu em obras nas alfândegas de todos os portos do

país. A alfândega do Rio de Janeiro era a principal fonte de receita do Império, pois, representava aproximadamente metade do valor do movimento comercial do país. A outra metade estava dividida entre as alfândegas de Pernambuco, Bahia e Pará. (Ministério da Fazenda, Relatório, 1874.)

Como já foi dito, o engenheiro inglês Charles Neat foi contratado pelo governo para estudar e propor reformas para o porto do Rio de Janeiro em 1851. Charles Neat foi demitido, em 1863, quando parte das obras da alfândega veio abaixo e o engenheiro brasileiro André Rebouças, especialista em obras portuárias, foi contratado para substituí-lo.⁴¹

Já na direção das obras da alfândega, André Rebouças enviou ao ministro da Fazenda, Zacarias Goes Vasconcelos, um pedido de crédito suplementar para as obras hidráulicas da alfândega, em 29 de abril de 1867. Aproveitando esse ensejo, o engenheiro apresentou a proposta de abrir para exploração a parte da doca já construída, indicou a necessidade de se iniciar a construção da outra parte da doca e de cobrar uma taxa dos navios que a frequentassem para custear em todo, ou em parte, as despesas da construção e ampliação portuária. André Rebouças alegou que:

Não há razão que justifique não receber o Ministério da Fazenda coisa alguma dos navios que se servem da doca da Alfandega, quando o Ministro da Marinha recebe uma forte taxa dos navios que se consertam no dique da Ilha das Cobras, no entanto o Ministro da Fazenda tem empregado nesta obra para mais de 6.000:000\$ e o dique Imperial importou um pouco mais de 1000:000\$

Não há doca gratuita nem na Inglaterra nem em parte alguma.

Obras Hidráulicas, 29 de agosto de 1867. (Companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro, 1870,3)

Em 23 de agosto de 1867, o governo autorizou a cobrança de tarifas pelo uso dos serviços e do pessoal da doca da alfândega, a partir de janeiro do ano seguinte.

Ao assumir o ministério da Fazenda, Visconde de Itaboraay ordenou a suspensão de todos os trabalhos na alfândega menos urgentes. O país estava envolvido na Guerra do Paraguai (1864-1870) que gerou grandes despesas ao Tesouro nacional. Em seu relatório de 1868, o ministro destacou a necessidade de equilíbrio entre as rendas e as

⁴¹ Antes de assumir a direção das obras, André Rebouças e seu irmão, Antônio Rebouças, visitaram grandes obras portuárias na Europa e retornaram ao Brasil, imbuídos da ideia de convencer o governo brasileiro de criar medidas atrativas para que as obras dos portos brasileiros fossem executadas por empresas privadas.

despesas públicas, alertando tanto ao governo, quanto aos particulares da impossibilidade de se viver apenas de empréstimos. (Ministério da Fazenda, Relatório, 1868)

Foi nessa conjuntura que André Rebouças apresentou ao ministro os primeiros estudos para organização de uma companhia portuária. O documento enviado ao ministério da Fazenda, em 11 de setembro de 1868, precedeu a reunião com os principais negociantes do Rio de Janeiro, realizada em 5 de novembro de 1868.

Aos pretensos investidores, André Rebouças apresentou a previsão orçamentária da companhia nos primeiros anos de custeio; a receita da doca e do cais que seriam arrendado à companhia; a receita das bagagens; a receita das descargas das mercadorias; receita de armazenagem; receita de grandes custeios e receitas de custeios. Para avaliar o projeto, os negociantes nomearam uma comissão que, em 16 de dezembro de 1868 apresentou o seguinte parecer:

“Pecava primeiro o cálculo do Sr. Rebouças para basear seu cálculo, não sobre os dados presentes, mas sobre a possibilidade quando a doca estivesse concluída, quando segundo suas próprias palavras, se não conseguirá este *desiderato* antes de 5 anos.”

“Em segundo lugar, mesmo nesse caso de concluída a doca, considerava-a o Sr. Rebouças ocupada inteira e constantemente por navios e saveiros em descarga, quando não é provável que isto suceda”

Em terceiro lugar, contava o Sr. Rebouças, a soma de 300 dias de trabalho efetivo no ano, quando os dias sacrificados de festas nacionais e de chuvas não permitem ocupa-las razoavelmente em mais de 250 dias” (Companhia Docas da Alfandega, 1870, 45)

A comissão analisou outras bases de cálculo e avaliou a receita que a alfândega proporcionava aos cofres públicos no momento em que a proposta foi apresentada. De acordo com os dados, a renda da doca começou a ser cobrada no mês de janeiro de 1868 e havia gerado a quantia de 9:255\$030, no entanto, ao fim de sete meses não passaram de 5:172\$308. Diante destes números, a comissão concluiu que haveria proveito apenas em cinco meses do ano e no restante do ano as vantagens seriam menores.

A comissão finalizou seu parecer negativamente, apresentando ao engenheiro uma contraproposta:

“O que deve a companhia que assim se organize exigir do governo? Garantia eficaz de seu capital, juros razoáveis e um interesse correspondente a sua realidade”.

Como chegar a acordo? Eis o que delineou e planejou a comissão depois de estudos e trabalhos difíceis e prolongados.

“Visto que a companhia tem de dar para a conclusão das obras da Alfandega 2.000:000\$ que é o fundo capital com que se deve organizar, cumpre procurar rendas que lhe forneça uma amortização gradua, um juro de 10% ao ano e um interesse para eventualidade e riscos.”

“A primeira questão aventada foi a do prazo da lesão dos armazéns da Alfandega, para usufruto da companhia. O de 10 anos é decerto muito, muito curto. A amortização exige mais receita e por mais tratos que desse a comissão não pode encontra-los suficientes [...]”⁴²

Para o engenheiro/ empresário este parecer pouco animador, somou-se ao fatal incêndio de 27 de dezembro de 1868 e a ausência de uma lei geral que regulamentasse a relação entre o capital e o governo, adiando assim seus planos de criação da companhia portuária.(REBOUÇAS, 1938)

A companhia *Docas da Alfândega do Rio de Janeiro* foi fundada em 5 de agosto de 1869 nas dependências da ACRJ, com o capital de 2.000:000\$000. Se comparado ao capital empregado na Construção do porto de Santos, duas décadas depois, que chegou à 60.000:000\$000, o capital da *Doca da Alfandega* parece irrisório. No entanto, ao comparar com os cálculos feitos para as despesas do exercício de 1869 -1870 verifica-se que o capital da empresa era superior ao valor orçado para o Ministério do Exterior e próximo a soma prevista para o Ministério da Justiça:

Tabela 2: Orçamento para os Ministérios do Império para o exercício de 1860-1870

Ministério	Orçamento
Império	4.932:966\$828
Justiça	3.283:069\$619
Estrangeiro	748:419\$998
Marinha	7.715:160\$716
Guerra	13.855:872\$691
Fazenda	28.431:742\$771
Agricultura	11.819:699\$710

Fonte: Ministério da Fazenda, 1867, 5

⁴² Companhia Docas da Alfandega, 1870, *Ib.*, p.46.

A Companhia Docas da Alfândega foi contatada pelo ministério da Fazenda para os serviços de capatazia, da armazenagem, e da doca da alfândega do Rio de Janeiro, a partir do decreto do Imperador nº 4438, de 4 de dezembro de 1869. A empresa foi autorizada a fazer uso da doca e dos armazéns adjacentes, dos armazéns e cais da Ilha das Cobras, das pontes auxiliares e dos estabelecimentos da Ilha dos Ratos e do Trapiche da Ordem, cujo arrendamento deveria ser pago pela companhia. Foi estabelecido o direito de cobrar pelo serviço do cais da doca; pelo embarque e desembarque de mercadorias estrangeiras; e outros serviços convencionados com particulares.

Entre os sócios fundadores destacam-se: o presidente da ACRJ, José Joaquim de Lima Sobrinho, como presidente da empresa e o vice- presidente da entidade, Jeronimo José de Mesquita, antecessor de Lima Sobrinho na presidência da ACRJ. A partir de 1870, a companhia passou a executar também as obras internas da doca da Alfandega, iniciada pelo governo, em 1851.

José Joaquim de Lima Sobrinho era filho do Regente Francisco de Lima e Silva, irmão do Duque de Caxias e recebeu os títulos de Visconde e Conde de Tocantins. Teve breve carreira militar, se dedicando logo cedo aos negócios e a política. Foi Deputado Geral, representando Minas Gerais e Rio de Janeiro, Comandante Superior da Guarda Nacional, além de ser dignitário da *Ordem da Rosa*, Comendador da *Ordem de Cristo de Avis*, de *Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa* (em Portugal) da *Ernestina* e da *Casa Ducal da Saxônia*. Participou também da Diretoria da *Caixa Econômica e Monte Socorro*, Sócio de Diretor da *Associação Brasileira de Seguros Mútuos* e foi acionista e diretor da *Estrada de Ferro Cantagalo*. Possuía ações no *Banco do Brasil*, do qual foi diretor e Vice Presidente (PIÑEIRO, 2006)

Jerônimo José de Mesquita foi Presidente da ACRJ em 1860, foi diretor e acionista da *Companhia de Seguros Marítimos Nova Permanente* e da *Companhia Estrada de Ferro Cantagalo*. Também fez parte da diretoria do *Banco do Brasil*, onde também possuía ações. Foi Vereador na Corte e Comendador das Ordens da *Rosa de Cristo* e de *Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa* (em Portugal).

De acordo com Théó Lobarinhas Piñeiro (2006), a relação dos presidentes da ACRJ, bem como de seus diretores, deixa claro um aspecto fundamental desta instituição: embora representasse o setor ligado às atividades urbanas do Rio de Janeiro, seus dirigentes estavam ligados ao setor de finanças – bancos e seguros. Para Piñeiro, este é o ponto fundamental, na medida em que demonstra que os grandes negociantes

conseguiram a representação de todo um segmento, dando a direção das reivindicações e dos embates com outros setores da sociedade do Império.

Em 1871, a *Companhia Docas da Alfandega do Rio de Janeiro* estava organizada da seguinte forma:

Tabela 3- relação entre os diretores da Companhia Docas da Alfandega do Rio de Janeiro e a ACRJ

Negociante	Cargo na empresa	Cargo na ACRJ	Outras ocupações
José Joaquim de Lima e Silva (Visconde e Conde de Tocantins)	Presidente	Presidente	Vice Presidente do Banco do Brasil, Presidente do Banco Rural Hipotecário do Rio de Janeiro
Barão de São Francisco Filho	Secretário		Comércio de importação e exportação
Jeronimo José de Mesquita	Inspetor de Caixa	Ex-Presidente da ACRJ	Diretor do Banco do Brasil, diretor do Banco Rural e Hipotecário, etc
Mariano Procópio Ferreira Lage	Inspetor de Obras	sócio	Fundador da companhia União Indústria, construiu a Estrada Comércio e Indústria, ligando Petrópolis à Juiz de Fora
Conde de S. Mamede (negociante estrangeiro)		Diretor	Vice-Presidente do Banco Comercial do Rio de Janeiro
André Rebouças	Gerente engenheiro	–	Vários investimentos em serviços de utilidade pública
Conde de Estrela	Comissão Fiscal	Suplente	Diretor do Banco Rural, hipotecário do Rio de Janeiro

FONTE: LAEMMERT, Almanaque: 1870/72

Em 7 de Janeiro de 1870, o *Jornal do Comércio* noticiou a inauguração do empreendimento, destacando as vantagens para o comércio de ter uma Companhia portuária dirigida pelos seus pares. Mais uma vez, o jornal cumpriu o papel de difusão dos interesses das frações dirigentes da ACRJ. De acordo com o jornal:

Em 1º do corrente mês, começou a ser feito por uma companhia particular o serviço de capatazia, de armazenagem e de doca da Alfandega do Rio de Janeiro e suas dependências.

[...]

A experiência nos dirá que as vantagens de que ao comércio oferece o novo sistema de serviço. É incontestável que os negociantes se devem entender melhor entre si do que com agentes fiscais. Amestrados pela prática da vida comercial, os diretores da nova Companhia sabem melhor do que os funcionários públicos, a extensão e a oportunidade de certas concessões e facilidades de certos sacrifícios de tempo e de trabalho, se souberem e quiserem prescindir do rigor, as vezes escusados, de alguma formalidade oficial, e evitar a lentidão à todo o serviço administrativo, farão importante benefício a classe comercial.

(*Jornal do Comercio*: 07/01/1890)

Vinte dias após a inauguração da companhia, um grupo de negociantes importadores, sócios da ACRJ, reuniu-se para encaminhar suas queixas à direção da empresa concessionária. Esta reunião foi publicada nos jornais mais importantes da capital. Entretanto, na documentação produzida pela ACRJ referente a esse ano, não há qualquer menção a reunião comerciantes importadores.

A reunião foi realizada nas dependências da ACRJ, em 1870 e nomeou uma comissão de negociantes importadores para examinar os impactos dos efeitos negativos do regulamento da doca. Como destaca a ata da reunião, não foi intenção dos negociantes se oporem à Companhia *Docas da Alfândega do Rio de Janeiro*, nem contraria-la, o que pleiteavam era a harmonia de interesses de maneira que nem o comércio sofresse com os vexames, nem a companhia sofresse com os prejuízos (Diário do Rio de Janeiro, 20/01/1870)

A comissão foi formada por dez firmas importadoras, todas inscritas na ACRJ. Problemas dessa natureza eram debatidos ordinariamente pela Comissão Permanente da Associação, cuja finalidade era estudar, discutir soluções e encaminhar a questão dentro e fora da entidade. Nesse caso, no entanto, a comissão foi criada pelos importadores por fora da ACRJ sob o argumento de que o assunto interessava apenas a esta fração de classe. A comissão foi formada pelos seguintes importadores:

Tabela 4- relação dos negociantes importadores que se mobilizaram “por fora” da ACRJ

Negociante (representante)⁴³	importador	Firma
W' Ford,		Firma W.m Ford &C
Thomas March Ewbank e Sidney Boor		Firma Alex. Fry & C
Gustavo Piets Kes,		Firma Strack & C
Gustavo Ltz		Firma Lutz &C
Martin		Firma A. Binoche & C(
João da Silva Monteiro		Firma Silva Monteiro & C.
Augusto Freire da Rocha e Pedro Lecoq,		Firma Lecoq Oliveira &C
London		Firma Phipps & C
Adolfo klingihoefer		Firma Klinghoeffe &C.

Fontes: *Diário do Rio de Janeiro*, 20/01/1870 e *Laemmert*, Almanaque: 1870

Em 7 de fevereiro, a comissão visitou os armazéns da alfândega e apresentou suas reclamações à gerência da companhia. Além das queixas contra as elevadas tarifas de armazenagem, os comerciantes também se queixavam da morosidade dos serviços. A *Docas d'Alfândega* chegou a ser acusada de proporcionar a demora no despacho das mercadorias visando o aumento de sua receita. Nas palavras de André Rebuças:

Procurou-se muito malevolamente insinuar que a Companhia mandava reter as mercadorias nos armazéns para cobrar maiores taxas das armazenagens; foi se ainda além, chegou-se a dizer em presença de um Diretor, que a Companhia, mandava quebrar garrações para cobrar as expedições de nota de avaria. (*Docas da Alfândega*, 1870, 65-66)

O gerente da companhia, André Rebuças, respondeu em nome da *Docas da Alfândega do Rio de Janeiro* às críticas do comércio importador e da imprensa.

A Diretoria da Companhia Docas d'Alfandega do Rio de Janeiro tem o máximo interesse de prestar bons serviços ao comércio, em acreditar a ideia para se poder lançar em maiores cometimentos, publica anualmente as estatísticas dos seus trabalhos e tem capricho em

⁴³ Os nomes dos representantes das firmas foram escritos conforme o registro da ata da reunião, em janeiro de 1870, publicada nos jornais

demonstrar com algarismos irrecansáveis que não é um parasita dos cofres públicos e do comércio como se pretendem fazer acreditar os menos conhecedores do assunto aduaneiro.

[...]

Espero que estas satisfaçam e satisfaçam ainda aos mais exigentes e convencerão a todos que a Companhia Docas d'Alfandega do Rio de Janeiro, fez rever entre nós o espirito da Associação para a empresa de utilidade pública; cooperou com o Governo Imperial para a realização de uma reforma econômica muito e muito necessária, e vai servir de norma a companhias análogas destinadas a promover os melhoramentos e a propriedade dos outros portes do Império.⁴⁴

O Jornal *Diário do Rio de Janeiro* publicou em 10 de agosto de 1870 novas demonstrações de descontentamento. De acordo com alguns jornais, que expressavam a voz dos opositores do empreendimento, o problema fundamental da companhia estava em sua origem, ou seja, na assinatura do contrato. Pelo Jornal *A Reforma*, observamos que a questão do contrato desta empresa portuária com o governo também reverberou na imprensa internacional. No *Brasilian Anglo Times* foram feitas algumas censuras ao contrato da doca que podem ser resumidos assim:

“Primeiro, o Visconde de Itaboray, entregou todo o Comércio de Importação e exportação a uma companhia composta de seus parentes e amigos íntimos, sem abrir concorrência e sem o contrato do Conselho de Estado.

Segundo, essa Companhia com capital de 2.000:000\$ constitui-se depositária de 100:000:000\$ em mercadorias, e é autorizada pelo Ministério da Fazenda a impor as taxas ridículas em adição ao impostos mais vexatórios

Terceiro, durante os meses de novembro e dezembro foi comprada grande quantidade de materiais para que a feliz companhia se aproveitasse deles a custa do Estado.” (A Reforma, 28|01/1870, 1)

No dia seguinte a esta publicação, André Rebouças foi ao *Jornal do Commercio* para defender a companhia e o ministro da Fazenda de tais acusações. De acordo com o jornal *A Reforma*, o próprio Ministro, Visconde de Itaboray, dirigiu palavras odiosas aos seus editores e ao *Anglo Brasiliense* e defendeu a moral dos diretores da empresa:

“A Diretoria é tirada dentre os nomes mais conspícuos e respeitáveis desta praça” (o que não foi contestado)

“A Companhia tem por fim manter a ordem, a regularidade e sobretudo a fiscalização, que é condição capital do serviço aduaneiro” (não faz se o fim conseguido)

⁴⁴ Docas da Alfândega, 1870, *Op. Cit.*.p. 66

“O barato sai caro” antigo provérbio que confirma a queixa geral do comércio sobre a carestia da Companhia, sem dizer porque antes o caro saia barato.⁴⁵

O ministro Visconde de Itaboraí respondeu que o jornal *A Reforma* havia “perdido tempo e latim” publicando as “ridículas e exageradas reclamações do Comércio”. Contra o *Anglo Brazilian Times* arguiu:

1º Não é exato que a Companhia das Docas se componha de parentes e amigos íntimos do Sr. Ministro da fazenda;
2º Não é exato que os capitalistas da Companhia não possam servir de garantia dos valores que lhes são confiados, esta censura afeta até o crédito dos nomes mais respeitáveis desta praça;
3º Não é exato que os materiais de que fala o *Anglo Brazilian Times* fossem pagos pelo Governo. Foram pagos pela Companhia.⁴⁶

O problema do contrato com a Companhia também foi comentado no Parlamento. O Senador Souza Franco, ao discursar sobre a situação orçamentária do país, na sessão de 13 de outubro de 1870, denunciou o domínio do patronato e os privilégios dados aos amigos do ministro no contrato; as altas taxas cobradas pela companhia e as caras obras feitas pela mesma:

Fui daqueles que aplaudiram a ideia do Sr. Ministro, fui daqueles que, seguindo muito atento os atos de Sua Ex. apreciaram o tino de que deu provas, decretando que o juro de 12% seria das quantias entradas. A maioria da população encarou como grande especulação.[...]

O que se fez na execução? Dominou o patronato, o que é regra nos negócios em que o Governo entra, as taxas que acrescidas não eram senão um aumento da imposição sobre aqueles serviços, para empregar-se em parte na conclusão das docas da Alfandega e outra parte recolher-se ao Tesouro que tinha todo excesso de 140|0 em uma renda que prometia das 20 ou 30 e quem sabe bem dirigida....

Digo que dominou o patronato, dividindo-se desde logo a renda com os amigos e fazendo-se para isso uma repartição à grande. Uma verdadeira Secretária do Estado em que se admitiam quantos parentes e quantos amigos, ainda sem se conhecerem a habilidade, deram-se lhes logo ordenados exagerados, e nem ao menos esperou-se que mostrassem capacidade especial, habilitações próprias, para então se lhe dar maior vencimento [...]

É assim que a política Conservadora mantém sempre sua tal ou qual popularidade entre amigos, reparte à bicos e os que tem

⁴⁵ *A Reforma*, 1870, *Op cit.* p.1

⁴⁶ *A Reforma*, passim.

alguma relação com o Estado. Daí a abundancia de amigos, porque em tempos de figos há amigos. (A Reforma, 28|09|1870: p.1)

Sobre as obras, o Senador denunciou:

A obra da docas está entregue a Companhia, esta companhia não realiza nenhuma das esperanças de seus participantes. As ações que se venderam a 30% ao formar a Companhia baixaram a nada, mas a obra faz-se, o Governo não tem que gastar dinheiro ali; a Companhia é que há de paga-lo, e ouço dizer que já se pensa em novas entradas, em aumento de capital de 2.000:000\$000.⁴⁷

As obras da doca da alfândega, entregues à companhia, havia consumido dos cofres públicos, entre 1851 a 1866, a quantia de 5.626:163\$163. Nestes cálculos estavam o capital empregado na bacia do Mercado do Cais, que ficava adjacente à alfândega, na Ilha dos Ratos e no material em serviço da Ilha das Cobras. Segundo o engenheiro André Rebouças, a doca da Alfandega propriamente dita, teria absorvido neste período a soma de 3.000:000\$000. (Docas da Alfândega, 1870))

O artigo do jornal *A Reforma* indica que quando a companhia assumiu as obras da doca e os serviços da alfândega, o capital da companhia de 2.000:000\$000 já era insuficiente. Em novembro de 1870, ano em que a companhia começou a administra a doca, o governo teria assinado um novo decreto autorizando a empresa a elevar seu capital para 5.000:000\$000. De acordo com a matéria esta era a primeira prova de que os cálculos do engenheiro não correspondiam a realidade.

Em setembro de 1871, uma série de artigos foi publicada no jornal *Diário do Rio de Janeiro* com o título “Docas da Alfândega e de D. Pedro II”. Nestes artigos foram feitos todo o tipo de denúncias contra as empresas portuárias e contra o engenheiro André Rebouças, responsável pelas obras de ambas as companhias. O primeiro capítulo da série apresentou um breve histórico da companhia *Docas da Alfândega*, destacando a passagem de André Rebouças do cargo de diretor de obras públicas para o de gerente da companhia:

Dos contratos e privilégios, quer direta, quer indiretamente assinado pelo Senhor André Rebouças foi este o que lhe gangeára a nomeada entre os capitalistas.

Para realizar esta empresa, o Sr. André Rebouças na qualidade de engenheiro do Governo e diretor de todas as obras da Alfandega, lugar que fora previamente encarregado sob a auspiciosa

⁴⁷ A Reforma, 1870, *Op cit.* p 1

proteção do muito poderoso José Machado Coelho de Castro, ex inspetor da Alfandega, conseguira passar da administração do governo para uma companhia privada levando consigo, todos os seus penates e que mais é, provendo as obras à custa do Estado de quanto pudesse para realçar os primeiros tempos a superioridade da gerencia da empresa

Assim, em março de 1868, quando S.S tinha em mente propor ao Governo a entrega das obras da Alfandega ao usufruto de uma companhia, orçara as despesas necessárias para a conclusão das mesmas obras em 5000:000\$, supondo esta quantia mais do que suficiente para o fim proposto, mais tarde, em dezembro do mesmo ano, depois que seus trabalhos foram examinados por alguns interessados, resolveu S.S. orçar as despesas com as obras finais em 2.000:000\$000.

Decorreu o primeiro trimestre do ano de 1869, tempo em que novos exames foram feitos por diversos interessados no estudo da doca e ficou assentado não só pelos mesmos interessados, como também pelo Senhor Visconde de Itaboray e o Sr Rebouças que a quantia de 2.000:000\$000 cobriria todas as da deficiência do capital para melhoramento das obras. (Diário do Rio de Janeiro, 1871,1)

Os opositores da *Docas da Alfândega* acreditaram que a queda do gabinete do Visconde de Itaboray e a posse de Salles Torres Homem, o Visconde de Inhomirim, fossem levar ao fim a famigerada companhia. Torres Homem, empossado em 29 de setembro de 1870, teria dito ao próprio André Rebouças “que havia mandado abrir um inquérito contra a *Docas da Alfandega* para decidir se ela haveria ou não de continuar”. Em seu diário, Rebouças diz ter respondido que aceitava com prazer o inquérito e como autor da ideia estava na obrigação, pela lealdade com Visconde de Itaboray, de defendê-la a todo o custo. (REBOUÇAS, 1938)

O novo ministro desapontou os defensores da extinção da companhia. Como denota a coluna *Boatos*, publicada pelo Jornal *A Reforma* em 6 de novembro de 1870:

Boatos

O nobre Ministro da Fazenda, encaixou-se nas *Docas*. S.Ex. que prometeu se apresentar como inimigo, entrou como amigo velho, apreciador daquelas coisas.

Entrada solene e digna de um triunfador.

O Decreto 4618, publicado ontem foi recebido com salva de palmas e metido num quadro pelos Doqueiros!

Pudera! Eles que esperavam em canhão kruppe tiveram um doce!

Não há nada como ser bom prometido e mau cumpridor da palavra, apóstolo de uma crença e desertor da mesma.

(A Reforma, 06/11/1870)

O ministro Torres Homem foi acusado de garantir 10% de renda à companhia em troca da redução da tarifa de armazenagem com o propósito de obter aplausos do comércio. Entretanto, para o periódico *Reforma*, os novos benefícios dados à companhia estava ligado a outro esquema de corrupção:

Coincidência

Todos sabem que antes de subir ao Ministério o Sr Salles Torres Homem, manifestou-se hostil à companhia das Docas, a qual nada mais do que um gravame inútil ao comércio.

O contrato leonino celebrado entre o governo e essa companhia, e concessão do usufruto à alguns particulares das obras efetuadas com a imensa despesa dos cofres públicos provocaram algumas palavras de reprovação do Sr. Ministro da Fazenda.

A vista disto, tivemos razão de ficar surpreendido vendo que um dos primeiros atos do Sr, Torres Homem foi conceder novos favores a companhia e que esse ato coincide com a venda de 25 mil apólices.

Tudo nos leva a crer que entre o ministro da Fazenda e o Sr. Presidente do Banco: um dos primeiros interessados na Companhia das Docas, houve um contrato misterioso pelo qual um se obrigava a conceder novos favores à Companhia, há pouco condenada e outro se obrigava a desistir da compra de cinco mil apólices que seriam cedidas à particulares. (A Reforma, 23|11|1870)

Em 26 de setembro de 1871, o *Diário do Rio de Janeiro* publicou novas acusações contra o engenheiro André Rebouças de desvalorizar propositadamente a *Companhia Docas da Alfândega* em benefício de outra empresa de construção de docas no porto do Rio de Janeiro, a *Docas de D. Pedro II*. Segundo a matéria, o engenheiro/empresário teria intenção de lucrar com a rescisão do contrato com o governo que pagaria mais que as poucas obras executadas por sua empresa:

A doca da Alfândega é bananeira que já deu cacho!!

As regiões da Saúde e da Gamboa oferecem mais largos horizontes!

Ali a prioridade das ideias locomotoras, mau grado a finura dos laminadores oficiais, há de dar o direito de continuação da Estrada de Ferro D. Pedro II até o mar.

Ali poremos em sitio todo o café que posa vir do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

Ali, enfim, faremos o monopólio da armazenagem do vinho, aguardente e de quanto a indústria estrangeira importa na capital do Império.

Assim pensou o predestinado engenheiro geografo quando lhe ocorrera a ideia de construção de docas nas enseadas da Saúde e da Gamboa.

(Diário do Rio de Janeiro, 26|09|1870)

Nesta série de artigos, o *Diário do Rio de Janeiro* insinuou que André Rebouças teria ludibriado também os pequenos acionistas da *Doca da Alfândega*.

Para pôr em obra o que então fermentava em lucubrações noturnas, necessário era realizar as seguintes evoluções dignas da realidade de seu engenheiro:

1º Mutilar o plano das obras da alfândega, reduzindo a área aproveitável para armazenagem, de forma em que ela não ficasse em proporção com o desenvolvimento dessa doca.

2º Organizar um serviço duas vezes mais dispendioso do que o da antiga repartição das capatazias e mostrar que apesar disto podia a empresa dar aos seus acionistas 12% do capital empregado e ter uma quota de amortização.

3º Deixar de executar as obras mais importantes em primeiro lugar e de satisfazer os compromissos que a companhia contraia com o governo.

4º Preparar embaraços futuros por ser essa falta de cumprimento de obrigação visando sem duvida a rescisão do contrato quando o governo prestar-lhe a devida atenção.

5º Capitar a confiança dos acionistas descuidados do futuro e fascinados pelos brilhantes resultados da empresa.

6º Organizar uma segunda empresa para o mesmo fim e que se há de se desenvolver depressa com a morte da primeira.

7º Finalmente, declarar em plena assembleia dos acionistas da nova empresa, que a primeira não tem direito no caso de rescisão do contrato a indenização em apólices a 75, porque, já tem auferido lucro de 12%.⁴⁸

Três anos após a fundação da *Docas da Alfândega*, houve uma discordância entre o governo e a concessionária sobre a conclusão das obras hidráulicas e internas da alfândega. A mobilização dos importadores, em janeiro de 1870, culminou na “sugestão” do governo à companhia de que revisse e modificasse as diferentes taxas cobradas e reduzisse o pessoal e os respectivos vencimentos. A companhia alegou, no entanto, que sua renda era inferior a 8% e que a redução da taxa sugerida pelo governo seria quase impossível. Neste mesmo parecer, reafirmou sua desobrigação em aumentar seu capital para prosseguir com as obras hidráulicas.

⁴⁸ Diário do Rio de Janeiro, 1870, *Op cit.* p 1

De acordo com o pesquisador André Dantas Teixeira (2004), a ascensão do gabinete Rio Branco, em 7 de março de 1871, representou para a companhia e para o engenheiro André Rebouças novas e complexas negociações, sobretudo quanto a composição da *Docas D. Pedro II*. O ministro Rio Branco demitiu Rebouças do cargo de engenheiro das obras da alfândega, posto que ocupara por cinco anos e o substituiu por Borja Castro, um de seus velhos adversários.

Com o desacordo entre a concessionária e o governo, acerca do aumento de seu capital para a conclusão das obras internas e hidráulicas, foi firmado um acordo amigável com a respectiva diretoria, confirmado pelo Decreto nº 5321 de 30 de junho de 1873. O acordo foi estabelecido sobre as seguintes cláusulas:

1º O governo entregou a Companhia 2460:843\$785 em apólices da dívida pública, ao preço de 90 de juros de 6% contando do 1º de julho do dito ano ficando ela, por este modo, plenamente reembolsada com o capital empregada nas mencionadas obras e sem direito a fazer em tempo algum, e sob nenhum pretexto, quaisquer reclamação para haver do tesouro mais do que nessa ocasião recebeu.

2º Embora a entrega das apólices não pudesse ser feita no ato da assinatura do contrato de rescisão, foram consideradas reincididos e extintos, do 1º de julho em diante, os contratos de 4 de dezembro de 1869 e de 4 de novembro de 1870, salva a responsabilidade reservada a companhia na cláusula 5ª, porque nesse dia tomou a alfândega os serviços que a dita Companhia executava.

3º A Companhia entregou efetivamente ao inspetor da alfândega, no referido dia 1º de julho, todos os armazéns, trapiches, edifícios e instrumentos destinados às obras hidráulicas e internas que estavam a seu cargo.

4º Foram transferidas para o governo os seguintes contratos celebrados pela Companhia: 1º, do arrendamento de uma parte da Ilha das Enxadas, feito à Antônio Martins Lage; 2º do arrendamento à Associação Comercial, dos salões situados no pavimento térreo do edifício da Caixa de Amortização; 3º do arrendamento do trapiche da ordem; 4º do arrendamento do trapiche Freitas, 5º do arrendamento do trapiche da Saúde.

5ª A Companhia obrigou-se a responder dentro do prazo de um ano, a contar de 30 de junho, por qualquer diferença a favor da Fazenda Nacional, que aparece no exame a que no Tesouro se procedia sobre suas contas.

6ª O Governo indenizou a Companhia do aluguel que pagará adiantado, pelo arrendamento dos trapiches da Ordem e da Saúde, correspondente ao tempo decorrido do 1º de julho diante, sendo ao primeiro trapiche 8.219\$172 e do segundo 8.750\$000.

(Ministério da Fazenda, Relatório, 1873, 74-74)

Segundo o ministro da Fazenda, Visconde do Rio Branco, em 1874, as obras do molhe, destruído em 1863, foram concluídas; as obras hidráulicas continuaram e na parte interna, instalaram-se elevadores e realizaram-se diferentes obras de conservação e comodidade em alguns armazéns e trapiches. Reformaram-se o Trapiche Freitas, todo o telhado e guindaste do Trapiche da Saúde e consertos no Trapiche da Ordem e nos canais da ponte auxiliar do quartel da marinha na Ilha das Cobras. Ao retornar a administração pública, as taxas também foram reduzidas, atraindo um grande número de comerciantes importadores. Essa redução foi apontada pelo ministro como principal motivo do congestionamento na alfândega e das dificuldades nos serviços de capatazia:

Não seria isto mau para a receita pública e para os interesses da fiscalização se tais mercadorias não se demorassem nos depósitos. Mas a diferença das taxas concorre para que seus donos conservem por longos tempos nos armazéns e este fato resultam estes inconvenientes, retarda-se o pagamento dos direitos, prejudica-se a importância deste, porque muitos gêneros minguam ou deterioram-se com a demora e excessiva aglomeração de volumes nos armazéns e vem a necessidade de pessoal mais numeroso nas capatazias, para fazer com regularidade o movimento de entrada e saída dos volumes, serviço que se torna muito mais penoso e difícil quando os armazéns estão apertados.

(Ministério da Fazenda, Relatório, 1874, 67)

O ministro da Fazenda apontou uma possível solução para o congestionamento da doca, o aumento da taxa de desembarque, até o dobro. Apesar dos investimentos, a doca da alfândega nunca contemplou as demandas do comércio. De acordo com Maria Cecilia Velasco Cruz (1999), os armazéns multiplicados e continuamente reformados se transformaram num pesadelo que o Império legou a República.

2.4-A diretoria da ACRJ e a Companhia Doca de D. Pedro II:

Nos estudos para a construção de docas nas enseadas da Saúde e da Gamboa, publicados por Manuel da Cunha Galvão em 1868, o engenheiro/empresário André Rebouças enumerou as diversas construções que deveriam existir em um porto de comércio completo, apontando simultaneamente para as condições em que se encontrava o porto do Rio de Janeiro. Nesse projeto, Rebouças avaliou o terreno para a construção da Docas Pedro II e destacou o litoral das enseadas da Saúde e da Gamboa como o mais adequado para a construção de doca.

A ideia original foi proposta pelo engenheiro Henrique Law, em abril de 1858. No entanto, segundo Rebouças (1938) o projeto causou certa desconfiança porque na época a especialidade de docas era inteiramente estranha aos engenheiros brasileiros. André Rebouças propôs uma doca ligando a Ilha das Cobras, a Ilha dos Ratos e o Arsenal de Guerra, por um extenso quebra mar – fechando por meio de comporta o canal compreendido entre o continente e a Ilha das Cobras.

O engenheiro defendeu que a execução do projeto fosse feita por uma companhia privada:

Impedindo o alto custo de tal construção a ser ela executada por um só indivíduo, nada mais natural do que reunir-se um certo número de pessoas para com seus capitais levarem a efeito uma empresa. As taxas pagas pelos proprietários dos navios que utilizarem do dique, garantem o juro e a amortização do capital empregado em sua construção.

[...]

Possa o espirito de associação comercial, para a empresa de utilidade pública, desenvolver o quanto antes entre nós e ser o primeiro de seus benefícios dotar os nossos portos com estabelecimentos capazes e eficazmente concorrer para o progresso, aumentando o desenvolvimento comercial do Império. (apud GALVÃO, 1868,177)

Destacou também a superioridade do empreendimento em relação a docas da alfândega, iniciada pelo governo e entregue a sua outra companhia em 1869:

As docas projetadas para as enseadas da Saúde e da Gamboa, não são destinadas a fazer concorrência à docas da Alfandega; pelo contrato, entretanto, tem por fim completar o generoso pensamento do Governo Imperial, quando encetou tal construção no intuito de dar ao comércio internacional novas vantagens, facilitando o embarque e desembarque de mercadorias;

Infelizmente o local escolhido para a doca do Governo apresenta, entre outras, três inconvenientes graves que impedem de bem preencher o seu intuito:

1º - Área muito diminuta e escasso desenvolvimento do cais, de sorte que mesmo quando terminado, a doca da Alfandega não poderá dar descarga ao mesmo tempo, no interior, atracado ao longo do cais a mais de oito navios e quatro saveiros.

Cumprindo ainda notar que pela pouca profundidade da bacia e sua estreita área, nunca poderão aí entrar os paquetes franceses e ingleses, e os vapores mercantes de Liverpool, de Marselha, de Londres e das outras companhias que se estão formando na Bélgica e na Itália com destino ao porto do Rio de Janeiro.

2º A impossibilidade de ligar a doca da alfandega ao caminho de ferro de D. Pedro II, e portanto de fazer servir essa doca ao grande

comércio do porto do Rio de Janeiro com as províncias de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, comércio hoje já importante, e que alcançará muito mais algarismo, logo que principiar a desenvolver-se em vasta escala no interior do Império.

3º Um solo de fundações difícilimas, verdadeiramente o caso mais grave que se pode encontrar em fundações hidráulicas, de sorte que todas as obras aí constituídas, mesmo as terrestres, importam em somas elevadíssimas e tornam aí antieconômicas qualquer ideia de aumento dessa doca no futuro.⁴⁹

Sobre as vantagens da escolha das enseadas da Saúde e da Gamboa para a construção de outra doca, Rebouças considerou:

As docas projetadas serão construídas em vasto local no litoral das enseadas da Saúde e da Gambôa, irrecusavelmente mais abrigada e a mais apropriada situação de todo o porto do Rio de Janeiro para tal espécie de construção.

Nelas haverá para mais de 2.650 metros de cais estabelecidos com profundidade necessária para serem atracadas pelos paquetes franceses e ingleses, pelos vapores mercantes que passam a vir frequentar o porto do Rio de Janeiro.

2º A ligação de nossas docas com o caminho de ferro de D. Pedro II, e portanto, o interior do Império se fará de modo mais simples e econômico por meio de dois ramais dos caminho de ferro, como se acha claramente indicado na planta que acompanha a petição.

Ao mesmo tempo pela sua posição especial, as docas projetadas ficariam na melhor situação para receberem por mar os produtos trazidos pelo caminho de ferro de Mauá e Cantagalo e pela pequena navegação do interior da vasta Bahia do Rio de Janeiro e dos rios que nela se lançam.

3º Perfurações numerosas feitas nas enseadas da Saúde e da Gamboa demonstram que, sob a camada superficial de vasa, acha-se aí um sólido terreno de argila compacto misturado com saibro, muitas impenetrável ao trato das sondas.⁵⁰

Rebouças se empenhou em convencer aos investidores de que a doca D. Pedro II seria no futuro a doca do comércio especializado da cidade do Rio de Janeiro e representaria o papel que a ‘London Dock’ representava entre as docas da capital da Inglaterra. O estatuto da *Companhia Docas de D. Pedro II* foi aprovado pelo Decreto 4774 de 23 de agosto de 1871. Seus trabalhos foram inaugurados no dia 15 de setembro de 1871, com a presença da Princesa Isabel e de seu consorte o Marechal do Exército Conde D’Eu.

⁴⁹ Apud GALVÃO, 1868, *Op. Cit.* p 188

⁵⁰ Apud GALVÃO, 1868, *passim*, p. 190

A empresa foi concedida a Stephen Busk & C. Sendo sócio gerente da firma no Rio de Janeiro Sr, Stanley P. Yonp e o engenheiro André Rebouças. A Presidência da Companhia ficou sob a responsabilidade do Conde de Estrela, e dentre os Diretores estavam Joaquim de Lima e Silva Sobrinho, Presidente da ACRJ e da *Companhia Docas da Alfandega* e José Machado Coelho, que entre outros investimento era diretor do Banco Rural, Hipotecário do Rio de Janeiro. No diário de André Rebouças o engenheiro descreveu as dificuldades para compor a diretoria da Companhia:

O comendador Jeronimo José de Mesquita assinou 600 ações e recusa todos os seus amigos a Presidência da Companhia, indica a ultima hora, o negociante Antônio José dos Santos, que resiste a todos os meus pedidos, protestando muito trabalho e sobretudo, o não querer sair de sua obscuridade. O comendador Mariano Procópio Ferreira Lage resiste aos pedidos de seu cunhado, o Presidente do Banco do Brasil e meu amigo Dr. José Machado Coelho de Castro, despeitado por não conseguir eu umas esdruxulas ideias, que teve a infelicidade de emitir, este ano, no seu relatório sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Barão de São Francisco Filho desejava entrar na Diretoria, mas recusa temendo desagradar ainda mais uma vez o sócio em Londres.

Muitos outros recusaram a Diretoria, Barão da Lagoa, José Antônio Soares e etc.

(REBOUÇAS, 1938, Diário, 24|11|1870)

A companhia foi dirigida pelos seguintes negociantes:

Tabela 5 – A relação entre os diretores da Companhia Docas D. Pedro II com a ACRJ

Negociante	Cargo na empresa	Cargo na ACRJ	Outras ocupações
Conde de Estela	Presidente	Suplente	Comissário Fiscal da Companhia Docas da Alfândega, diretor da Companhia de Seguros sobre a vida
Domingos de	Secretário	–	Advogado,

Andrade Figueira			vereador da Câmara Municipal do Rio de Janeiro 1877-1879
José Machado Coelho	Caixa	Diretor, tesoureiro e integrante da comissão arbitral	Diretor do Banco do Brasil
J. M. Frias	Conselho Fiscal	Diretor, argentino	Consul Geral da República argentina no Rio de Janeiro
Henrique Augusto de Gusmão	Conselho Fiscal	Sócio	proprietário de armazéns de café e ensaque.
José Maria da Silva Velho	Secretário	–	Conselho da Sociedade Brasileira de Beneficência (1873), vice provedor da Irmandade da Glória do Otero (1878-1879)
André Rebouças	Engenheiro-diretor/gerente	–	Diversos empreendimentos urbanos.

Fonte: Almanak mercantil, Industrial e Administrativo do Rio de Janeiro, 1872, 1873, 1875, 1878 e 1879. E Almanak Laemmert, 1872.

Como se observa, a presença dos diretores da ACRJ no quadro de diretores da companhia *Docas D. Pedro II*, é menor que o número de diretores presente na companhia *Docas da Alfandega*, fundada em 1869. Joaquim de Lima e Silva Sobrinho (visconde Tocantins), não consta no quadro de diretores fundadores da companhia, seu nome foi registrado como Conselheiro Fiscal, a partir de 1875. (Almanak mercantil, industrial e administrativo do Rio de Janeiro, 1875) O diário do engenheiro e gerente da

empresa, André Rebouças (1938), documenta a recusa à presidência deste empreendimento de importantes negociantes, diretores da *Docas da Alfândega* e diretores da ACRJ. A história da Docas D. Perdo II foi permeada por conflitos em seu interior e embates contra a execução de seus projetos, desde o momento da fundação até sua encampação pelo governo Imperial.

O capital da companhia era de 10.000:000\$000. E seu projeto consistia num cais de 810 m de extensão onde seriam enraizados cinco molhes perpendiculares de 480 m por 50m de largura, somados a 2,960 m de cais de atracação, linhas férreas e outras obras complementares, bem como suporte para reparação e navio. (REBOUÇAS, 1938, Diário, 8|02|1872)

Antes da aprovação do estatuto da companhia, o Diretor de Obras Municipais, Dr. José Antônio da Fonseca Lessa, redigiu um parecer, em 11 de fevereiro de 1868, sobre o pedido do engenheiro André Rebouças para construir de docas na Saúde e na Gamboa. O diretor considerou a ideia conveniente para o comércio brasileiro, porém advertiu que seria necessária grandes modificações no projeto, sobretudo em relação a ocupação da Praça Municipal e o Cais da Imperatriz, que poderia pôr fim ao embarque e desembarque para o público, desde a Pedra do Sal no prolongamento da Rua do Livramento na Gamboa. (Diário do Rio de Janeiro, 17/09/1871)

Além de logradouros públicos, pertencentes à municipalidade, o projeto ameaçava com propriedades particulares com servidão para o mar:

Precisa-se de toda a parte do litoral da Saúde e da Gambôa, correspondida entre o beco da Pedra do Sal e o Morro da Chicorra. Tem-se de desapropriar 100 prédios proximamente, todos com servidão par o mar entre os quais alguns de súbito valor, como sejam trapiches de primeira ordem, oficinas de construções navais, fabricas e etc.

Finalmente terá a ilustríssima Câmara de ceder o logradouro público denominado Praça e Cais da Imperatriz e de permitir o trancamento ao uso público, na sua embocadura sobre o litoral, os seguintes logradouros públicos: Rua da União, Travessa da Gamboa, Cais em frente ao Cemitério dos Ingleses, Ruas do Livramento e da Harmonia, do Proposito beco do Vapor, Cais e Praça da Harmonia, Rua do Livramento, becos das escadinhas, Cais e Praças da Imperatriz e toda a testada da Praça do Mercado e da Harmonia, que ficará completamente depreciada, o que por certo causara graves prejuízos à comodidade e utilidade geral do Município.

Engenheiro do 1º Distrito, Pedro Moura da Costa Lima.⁵¹

⁵¹ *Idem.*

Segundo o pesquisador Alexandro Dantas Teixeira (2004), a *Docas D. Pedro II* enfrentou dificuldade de harmonizar os interesses dentro da própria companhia além da concorrência de uma outra empresa: a *Tavares & Cia*, aprovada pelo ministro da Agricultura Joaquim Antão e Ferreira Viana, Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, em 1870. De acordo com o pesquisador, a concessão das *Docas D. Pedro II* só foi possível mediante o intermédio do Imperador e do ministro da Fazenda Visconde de Itaboraay, que ficaram do lado de André Rebuças contra o ministro Joaquim Antão, que intercedera tentando aprovar a *Tavares & Cia* e demitiu-se ante a intervenção do Ministro da Fazenda, sendo substituído por Diogo Velho em 1870.

A primeira reunião da diretoria da *Docas Pedro II* só aconteceu em agosto de 1871, quando André Rebuças foi nomeado gerente, com vencimento de 14:000\$000. Dois dias antes da inauguração das obras das docas, em 13 de setembro de 1871, a Câmara Municipal do Município Neutro mandou embargar as obras alegando usurpação se seus terrenos. O embargo judicial da Câmara Municipal gerou pânico entre os acionistas. No terceiro dia, após o lançamento da pedra fundamental, sob a assinatura de “Acionistas acautelados” supostos sócios do empreendimento escreveram uma nota publicada pelo *Diário do Rio de Janeiro* pedindo a liquidação da companhia.

Companhia Docas da de D. Pedro II Proposta

Considerando que a Companhia ainda não está legalmente autorizada para proceder andamento das obras precisas, conforme o embargo da Câmara Municipal;

Considerando que deste modo os cessionários foram em demasia apressados em emitir as ações;

Considerando que a avaliação dos trapiches, fábricas e prédios e o mais preciso para a organização do material foi calculadamente muitíssimo inferior ao seu valor real;

Considerando que a Câmara Municipal a qual se vão unir todos os proprietários da Saúde e da Gamboa toma a peito a implorar do Governo Imperial a rescisão do contrato, na parte que se refere a desapropriação;

Considerando que houve demasiada pressa em embolsar-se das 200:000\$ o Dr. Engenheiro Corretor e mais alguns felizes;

Considerando, finalmente, que a depreciação vai cada vez mais, pois hoje está na razão de 40% da primeira entrada (8\$ de desconto por ação): Somos de parecer que se resolva a liquidação imediata da Companhia, antes que se evapore os 400:000\$ que existem no Banco do Brasil, os quais divididos pelas 30:000 ações emitidas, vem a tocar 13\$333 a cada uma, isto é mais do que as cotações de hoje.

Acionistas Acautelados (Diário do Rio de Janeiro, 19|09|1871, 3)

Para Alexandrino Teixeira (2004) o embargo das obras pela Câmara Municipal do Rio de Janeiro se deu em virtude do apoio do Presidente da Câmara, Ferreira Vianna, à *Companhia Metropolitana*. A *Metropolitana* tinha como sócios Mariano Procópio, Barão de Mauá, Bernardo de Freitas (Barão da Lagoa) e os Engenheiros Honório Bicalho e Antônio Maria Bulhões. O projeto da Companhia incluía um caminho de Ferro ligando a estação terminal da Estrada de ferro D. Pedro II diretamente ao mar, construindo desta forma seus próprios ancoradouros. O projeto contrariava tanto os interesses das *Docas D. Pedro II* quando da *Companhia Locomotora*, encarregada de trajeto semelhante.

O monopólio do embarque de café pela *Companhia Metropolitana* também ameaçava a *Docas D. Pedro II*, pois segundo Rebouças, este seria o único meio de fazer renda e distribuir dividendos aos acionistas durante as obras. (REBOUÇAS, 1938, Diário, 1/05/1870).

Publicizada a contenda, a Companhia tentou de todas as formas encontrar uma saída amigável para o conflito com a Câmara. André Rebouças conversou com o Juiz Municipal, com vereadores e com o Presidente interino da Câmara que concedeu uma licença para a construção geral do cais da doca. Esta licença, contudo, foi postergada com inúmeros pretextos. (TEIXEIRA,2004)

O conflito com a Municipalidade acabou afetando as relações entre os sócios e diretores da companhia. De acordo com o *Diário do Rio de Janeiro* (02|10|1871), Coelho de Castro e Conde de Estrela demitiram da companhia José Joaquim de Lima e Silva, presidente da ACRJ, Mariano Procópio e Jerônimo José de Mesquita durante este embate com a municipalidade.

De acordo com André Rebouças (1938) entre os dias 2 e 5 de outubro de 1871, a *Docas D. Pedro II* sofreu uma enorme desvalorização de seus papéis, e diante do “pânico promovido por Mariano Procópio, Mesquita e Lima e Silva” quase todos venderam suas ações.

Em 1872, um ano após a inauguração das obras, André Rebouças propôs a diretoria que lhe concedesse permissão para viajar à Europa e aos Estados Unidos para que fosse feito o levantamento “interno e externo das dificuldades da *Docas D. Pedro II*. Rebouças recebeu cartas de crédito para sua estadia em Lisboa, Paris, Londres e Nova Iorque e sua missão era escolher material e pontes de ferro para a *Companhia Docas D. Pedro II* e tratar da fusão da mesma com a *Companhia Docas da Alfândega*. (TEIXEIRA, 2004)

De maio a Julho de 1872, Rebouças esteve nos Estados Unidos onde visitou fábricas, pontes, estradas de ferro e docas. Durante sua estada no exterior a gerência da companhia permaneceu vaga, em virtude da disputa entre os diretores pela indicação ao cargo. De volta ao Brasil, em 1873, André Rebouças reassumiu a gerência da Companhia e reviveu as mesmas dificuldades que estavam na origem de distanciar-se temporariamente. Quase um ano depois das primeiras negociações da fusão das *Docas da Alfandega* com as *Docas D. Pedro II* a situação permanecia a mesma. (TEIXEIRA, 2004)

Os diretores da companhia solicitaram a uma nova concessão à *Docas D. Pedro II* para criação de um novo cais que permitisse, através do arrasamento do morro de São Bento, uma ligação física entre as *Docas Pedro II* e as *Docas da Alfandega*, além do prolongamento do cais da *Docas D. Pedro II* até o Arsenal de Guerra da Marinha. Contra este pedido, opuseram-se a *Companhia Locomotora*, arrendatária do *Trapiche Mauá*, juntamente com o Secretário da Agricultura José Agostinho. (TEIXEIRA, 2004) O Ministro da Fazenda, Visconde do Rio Branco passou a exigir que tanto a Câmara Municipal, quanto o Conselho de Estado se pronunciasse sobre a questão. Dois meses depois, em outubro de 1873, André Rebouças registrou em seu diário ter recebido a notícia pelo próprio ministro da Fazenda, de que o Imperador assinara o Decreto da nova concessão. (REBOUÇAS, 1938, Diário 22|10|1873).

Com a concessão nas mãos, diretores e acionistas precisavam ser convencidos de que seria viável a construção do novo cais, sem a fusão legal entre as companhias *Docas da Alfândega* e *Docas D. Pedro II*. A segunda estava impedida na prática de embarcar mercadorias, devido a oposição da *Companhia Metropolitana* e da Câmara Municipal. Uma assembleia extraordinária dos acionistas foi convocada para discutir a aceitação das cláusulas do decreto nº.5438 de 15 de outubro de 1873. Nesta assembleia que reuniu 16900 ações, o acionista Francisco Rodrigues apresentou a proposta de dissolução da companhia. Após larga discussão, a proposta foi rejeitada por trinta e oito acionistas com quatrocentos e trinta e cinco votos contra cinco acionistas representados por cem votos. (Diário do Rio de Janeiro, 31/09/1873,2)

Segundo André Rebouças, em maio de 1874, os acionistas estavam convencidos da necessidade de liquidação da companhia, pois estavam atemorizados com o balanço orçamentário deficitário e com as dificuldades envolvidas na fusão das Companhias. Para os acionistas, as dificuldades para fundir as Companhias *Docas da Alfândega* e a

Docas D. Pedro II poderia levar a impossibilidade de levantar novos capitais e assegurar a continuidade das obras. (REBOUÇAS,1938, Diário 28|05|1874)

Em setembro do mesmo ano, o ministro Visconde do Rio Branco visitou as obras da companhia e comprometeu-se a deferir o relatório sobre “as condições de vida da companhia”. Assim, o fantasma da liquidação da companhia foi afastado por mais algum tempo (REBOUÇAS, 1938, Diário, 18|09|1874).

No dia 10 de novembro de 1874 o *Diário Oficial* publicou o “acordo do ministro da Fazenda com a *Docas de D. Pedro II*”, dando o aval que a Companhia precisava para levantar o empréstimo de 6.000 contos em Londres, com garantia de juros pelo governo. (REBOUÇAS, 1938). Entretanto, a euforia foi efêmera (TEIXEIRA,2004). A ascensão do gabinete Caxias, em meados de 1875, e com ele o antigo desafeto de Rebouças, José Mauricio Wanderley, Barão de Cotegipe na pasta da Fazenda, iniciou-se uma nova campanha contra a *Docas D. Pedro II*, desta vez com proposta de sua encampação por este Ministério.

A respeito da encampação da *Docas Pedro II* pelo Ministério da Fazenda, escreveu André Rebouças: **16 de novembro de 1876**

O Dr. José Coelho de Castro teve uma conferencia pela manhã, com o Barão de Cotegipe, o qual por fim mostra a sua intenção de comprar as Docas Pedro II. Deu-lhe parecer, que a respeito, recebera da Alfandega, por sobre eles abrir preço.

25 de janeiro de 1877

José Machado Coelho mandou chamar-me para redigir uma carta, ascendendo a proposta, lembrada no dia 23 de janeiro pelo Barão de Cotegipe, de arrendar a Doca D. Pedro II, mediante a renda de 7% do capital empregado, o que fiz muito contrariado e só por amizade a esse mártir da minha iniciativa (REBOUÇAS, 1938, Diário, 07/07/1875)

Em 9 de julho de 1877, André Rebuças e José Machado Coelho redigiram o ultimo Relatório da *Companhia Docas de D. Pedro II*. Ambas as companhias terminaram antes de completar uma década. A reforma integrada do porto do Rio de Janeiro só iniciou trinta anos mais tarde, durante o regime republicano e também foi permeada por muitos conflitos e negociações.

Capítulo 3

A ACRJ e a construção do novo porto do Rio de Janeiro

No século XX a ACRJ aumentou sua capacidade de intervir nos debates nacionais ampliando seu quadro de sócios, estabelecendo aliança estratégica com órgãos da imprensa, intensificando a política de premiação de personalidades da sociedade política e civil e mantendo a unidade sem a perda da distinção, com diferentes governos republicanos. Estes métodos de ação foram primordiais para que a ACRJ permanecesse no bloco de poder disputando as políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro durante o novo regime. Paralelamente, ao fortalecimento da ACRJ enquanto partido, o porto do Rio de Janeiro deixou de ser uma indústria dividida entre diferentes empresas concessionárias transformando-se em um complexo de embarque e desembarque de mercadorias e pessoas, estocagem e transporte de produtos para consumo e produção de muitas cidades.

Com a crise do café na região do vale do Paraíba, no último quarto do século XIX, e a construção do moderno complexo portuário de Santos, o porto do Rio de Janeiro foi se tornando secundário no que diz respeito ao comércio de exportação. A partir de 1896, o volume de mercadorias importadas começou a superar o volume de mercadorias exportadas. No entanto, apesar da perda de predomínio na exportação de café, o porto do Rio de Janeiro permaneceu entre os quinze maiores portos do mundo e em terceiro lugar no continente americano, atrás dos portos de Nova Iorque, nos Estados Unidos, e Buenos Aires, na Argentina. Somente nos primeiros anos do século XX, o porto de Buenos Aires ultrapassou o porto do Rio de Janeiro em comércio, em virtude da expansão extraordinária da agricultura na Província do Prata. (LOBO, 1978).

A mais antiga concessão do porto do Rio de Janeiro data do ano de 1879. Possidônio de Carvalho obteve concessão para arrasar o morro do Senado e aterrar os pântanos existentes entre esse morro e as Ruas Visconde d'Eu, Estácio de Sá e Visconde de Inhaúma, seguida por São Cristóvão, até os limites desse bairro, ao lado do mar. Seriam abertas ruas e praças para vender e arrendar lotes de terras e construir prédios por sua própria conta de acordo com da Comissão de Melhoramentos da Cidade, elaborado em 1875. (BENCHIMOL, 1993)

Dois meses depois de liberar esta concessão, o governo imperial autorizou que o engenheiro Luís Rafael Vieira Souto, Francisco José Gonsalves Angra Filho e Filadelfo de Souza Castro aterrarassem a área compreendida entre a praia do Lázaro e Formosa e

a Ilha dos Melões e das Moças e a arrasasse uma parte do morro do Pinto para a construção de um cais naquela orla. A concessionária também deveria regularizar o curso do Canal do Mangue e prolonga-lo até o hospital dos Lazaros, e regularizar ainda o curso dos rios que desembocavam no canal.

Visconde de Figueiredo obteve o direito de executar uma grande bacia abrigada, provida por um sistema de cais, guindastes e elevadores hidráulicos, trilhos, em 1889. Navios poderiam atracar diretamente e carregar e descarregar com maior rapidez e economia. O Visconde adquiriu autorização para construir armazéns e alpendres para depósito de mercadorias, uma linha ferroviária, comunicando as docas e armazéns com a Estrada de Ferro D. Pedro II, além de uma área contígua às docas destinadas a construção de edifícios comerciais. Esta concessão deu origem a *Companhia Obras Hidraulicas do Brasil* e foi revalidada em 1898, com todo ônus e benefício que tinham na época a Docas de Santos. (BENCHIMOL, 1993)

Durante a República, o engenheiro Paulo de Frontim fundou a *Empresa Melhoramentos do Brasil*, em 1890, que obteve o direito de executar diversos melhoramentos portuários na capital do país. Este empreendimento, que foi encampado pelo governo federal, em 1903, juntamente com as demais concessões, foi alvo de muitas críticas da imprensa, notadamente do *Jornal Correio da Manhã*, como será visto mais adiante.

A primeira grande reforma que transformou o porto do Rio de Janeiro em um complexo de embarque e desembarque de mercadorias, estocagem, integrados à modernos tipos de transporte como ferrovias e vapores, se deu durante o mandato presidencial de Rodrigues Alves (1902-1906). No entanto, antes mesmo das obras começarem, o *Correio da Manhã* publicou duras críticas contra as condições do empréstimo realizado com os banqueiros Rothschild e a contratação de uma empreiteira, sem licitação, para reformar o porto do Rio de Janeiro. Como vimos no capítulo 1, este jornal atuou muitas vezes como porta voz das frações não hegemônicas no interior na ACRJ.

É importante destacar que todo o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro foi marcado por conflitos e de tensos arranjos entre grupos organizados na sociedade civil que tentaram imprimir seus interesses na construção da política de modernização deste sistema de transportes. A ACRJ foi uma, dentre outras organizações, que embora nem sempre hegemônicas, disputaram a direção das políticas de modernização do porto da capital do país.

Apesar dos sinais de problemas com a companhia contratada para a reforma do porto do Rio de Janeiro e das críticas de vários setores da sociedade ao andamento das obras, a ACRJ optou oficialmente pelo silêncio na primeira fase da reforma do porto. A instituição só tornou pública suas posições sobre as políticas para porto do Rio quando a exploração se tornou iminente durante o mandato do Presidente da República Afonso Penna.

3.1- O Porto do Rio de Janeiro antes da Reforma

A polêmica fusão de dois grandes empreendimentos portuários no Governo Campos Salles (1898-1900)

Na primeira década republicana a economia do país atravessou grave crise. A política de emissão de papel moeda, iniciada em fins da monarquia e intensificada durante o governo provisório, fez com que crescesse em demasia a oferta monetária sem o devido lastro ouro e conseqüentemente, a inflação e a desvalorização cambial afetaram a economia brasileira. A crise, em 1891, conhecida como encilhamento, resultou na criação de algumas empresas artificiais e, posteriormente, em um grande número de falências, sonegação fiscal e fuga dos grandes investidores estrangeiros.

Após a crise, o déficit orçamentário passou a crescer significativamente. No governo de Prudente de Moraes (1894-1896), com Rodrigues Alves⁵² pela segunda vez no Ministério da Fazenda, foram conduzidas as negociações com os banqueiros Rothschild para o lançamento de um novo empréstimo com a finalidade de financiar as despesas do governo federal com os serviços da dívida externa e de evitar as pressões sobre a taxa cambial. Em 25 de janeiro de 1895, os Rothschild explicitaram que um novo grande empréstimo com o governo brasileiro seria impossível, exceto se fossem tomadas medidas para elevar a receita e reduzir as despesas do Brasil. Nessas considerações o grupo de financistas sugeriu a criação de um imposto adicional em ouro sobre as mercadorias importadas, cuja receita seria publicamente alocada para os serviços dos compromissos externos existentes, também para os serviços do novo empréstimo. (FRANCO, 1990)

Finalmente, em junho de 1895, o empréstimo de 7,5 milhões de libras foi concedido, mas, não se observou nenhuma melhoria na situação cambial, entre 1896 e 1897, sendo o empréstimo rapidamente consumido. O governo brasileiro seguiu

⁵² Francisco Pereira Rodrigues Alves foi ministro da Fazenda nos governos de Floriano Peixoto em 1891, pediu demissão em agosto de 1892 e foi substituído por Inocêncio Serzedelo Correia (1892-1893)

pressionando por um novo grande empréstimo, mas a cotação dos papéis em Londres dificultava um novo lançamento. (FRANCO, 1990)

Após intensas negociações, o plano de refinanciamento do pagamento da dívida externa foi acordado entre o governo federal brasileiro e a casa Rothschild, através da qual seria emitido o chamado *funding loan*. O plano consistiu no adiamento de compromissos externos do governo brasileiro, em troca de sérias medidas de saneamento fiscal e monetário. Em um período de três anos, o governo federal deveria saldar seus compromissos com juros de empréstimos anteriores ao *funding* com títulos de um novo empréstimo. De acordo com o planejamento, o pagamento dos empréstimos, incluídos nas negociações seriam suspensos por treze anos. Uma outra operação, efetuada ao longo de 1901 e 1902, completaria o esquema. Em contrapartida exigia-se do governo federal um grande rigor para corrigir os problemas monetários e fiscais. Foram reduzidas despesas de todos os tipos e a tributação foi aumentada, através de modernização administrativa e do aumento dos impostos. (FRANCO, 1990:p 27)

Assim, o século XX alvoreceu no Brasil com uma dura política de contenção para “corrigir” os problemas financeiros dos primeiros governos militares da República. Com a meta de “sanear” as finanças do país, o governo do Presidente Campos Salles (1898-1902) se comprometeu em executar a política de deflação e equilíbrio orçamentário, promovendo cortes drásticos, inclusive nos gastos destinado ao investimento público. Esta política de austeridade econômica tornou o governo Campos Salles bastante impopular perante alguns setores da sociedade. No que diz respeito à reforma do porto do Rio de Janeiro, o Jornal *Correio da Manhã* publicou um artigo, em 12 de outubro de 1901, no qual afirmou que se Campos Salles conseguisse dar início a tais obras seria “a única coisa imorredora de seu governo, impopular e mal querido”. Isso expressava, ou combinava, com o descontentamento das frações não hegemônicas no interior da ACRJ, em relação ao presidente da República.

Milhares de operários cujas famílias estavam morrendo à fome, encontrarão trabalho nelas. E essa mesma gente, que hoje o amaldiçoa, talvez lhe venha a ser reconhecida quando pensar que, pela primeira vez, o governo de S. Ex. lhes fornece os meios de ganhar o pão. Porque o Governo Campos Salles até hoje só tem feito suprimir o trabalho e cada vez encarecer-nos mais a vida.
(Correio da Manhã, 12|10|1901)

A matéria publicada no *Correio da Manhã* chama a atenção tanto para a necessidade de reforma do porto do Rio de Janeiro, quanto para o problema do desemprego que afetava esta sociedade recém- saída da escravidão. Todavia, apesar das medidas restritivas que marcaram o período em que Campos Salles presidiu a República, a economia brasileira experimentou um relativo crescimento nos últimos anos de seu mandato.

Winsten Fritsch (1990) chamou atenção para o período, entre 1900 e 1913, denominando em sua pesquisa como “Era do Ouro”. Para o autor, em termos de duração e extensão do progresso material, não houve paralelo na memória daqueles que testemunharam. Nesse período o produto agregado cresceu uma taxa média superior a 4% ao ano, a formação de capital na indústria e um grande esforço no reaparelhamento do sistema de transportes, com grandes obras portuárias e ferroviárias, mantendo relativa estabilidade de preços durante todo o período.

Nessa conjuntura ocorreu a fusão de duas importantes companhias concessionárias de serviços e melhoramentos do porto do Rio de Janeiro. A notícia sobre a fusão destas concessões foi destacada por alguns jornais e fortemente criticada pelo *Correio da Manhã*.

A história da concessão obtida pela *Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil*, fundada em 1890, está intimamente ligada ao processo de encilhamento. O prazo dado a companhia *Docas D. Pedro II*, para concluir as obras que executava nas enseadas da Saúde, havia terminado em março de 1889. A partir daí, a companhia passou a funcionar em um prazo de três anos, com multa suplementar.

Em agosto de 1889, os engenheiros Gustavo Estienne e Raimundo de Castro Maia pediram autorização ao governo para construir um cais na ponta do Caju. No mês seguinte, Antônio Paulo de Melo Barreto, Alfredo Camilo Valdetaro, Eduardo Ginle, C. Gaffrè e João Gomes Ribeiro de Andrade requereram uma comissão para construir um cais entre o arsenal de Marinha e o saco dos Alferes. Os dois pedidos possuíam um extenso trecho em comum e ambos os projetos foram considerados incompletos. (LAMARÃO, 2006)

Em fevereiro de 1890, os engenheiros Estienne e Castro Maia reivindicaram novamente o direito de concessão. Em junho desse ano, os engenheiros, juntamente com os requerentes de outra concessão, repassaram suas respectivas concessões a recém-criada *Empresa Melhoramentos do Brasil*, presidida pelo engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin.

Em outubro de 1890, através do decreto nº 849, de 11 de outubro, a *Melhoramentos*, obteve autorização para construir um extenso cais para atracação de transatlânticos de grande calado, da ponta do Arsenal de Marinha até a ponta da Chicorra ou Saúde e daí até a ponta do Caju, o que representou a fusão dos dois empreendimentos anteriores.⁵³ O prazo da concessão foi de noventa anos. Em outubro de 1991 o ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas aprovou, com algumas modificações, o plano geral de obras, apresentado pela empresa. (BENCHINOL, 1993)

A empresa de Paulo de Frontin sobreviveu por quarenta e três anos, de 1890 a 1933. Em seus dois primeiros anos, teve uma surpreendente ascensão acumulando numerosos projetos, vinculados à estrada de ferro e a melhoramentos urbanos portuários. No entanto, dois anos depois de sua fundação, a empresa foi paralisando seus diversos empreendimentos. Em 1897, a companhia iniciou as negociações para vender, não só a ferrovia, como a concessão das obras do porto. Carlos Sampaio, que substituiu Paulo de Frontin na presidência da companhia, conseguiu vender a concessão em Londres, depois de muita negociação⁵⁴.

A *Melhoramentos do Brasil* e a *The Rio de Janeiro Harbour and Docks Comapny Limited*,⁵⁵ iniciaram a fusão em 1901. O projeto da Harbour consistia na construção de um sistema de docas na Ilha das Cobras e um cais em frente à Alfandega. A nova companhia, gerada a partir da fusão, ganhou o nome de *Docas do Rio de Janeiro*.

O jornal *Correio da Manhã*, que se constituiu em um importante instrumento das frações contrárias a fusão das companhias, um mês antes da assinatura decreto que definiu a fusão das companhias⁵⁶, publicou uma carta assinada por João do Rego Barros, presidente da *Companhia de Obras Hidráulicas*, na qual advogou em favor da fusão e do direito da cobrança de 2% sobre o valor em ouro da importação para custear as obras.⁵⁷

⁵³ A Empresa Melhoramentos do Brasil conseguiu absorver a concessão adquirida por Vieira Souto em maio de 1879, além de adquirir os bens da docas D. Pedro II. Cf. Lamarão, 2006.

⁵⁴ BENCHIMOL, *op. Cit.*, p.216.

⁵⁵ A The Rio de Janeiro Harbour and Docks Company Limited, assumiu a concessão da Companhia Obras Hidráulicas.

⁵⁶ O Decreto n. 4228, de 6 de novembro de 1901 definiu a fusão das companhias *The Rio de Janeiro Harbour and Docks Comapny Limited* e *Melhoramentos do Brasil*.

⁵⁷ O direito da cobrança da taxa de 2 % sobre a importação foi um dos nós da fusão. Apenas a *Companhia Obras Hidráulicas* possuía a prerrogativa de cobrar os 2% sobre as mercadorias importadas. Alguns anos depois, o direito a taxa foi suprido e a companhia recorreu ao judiciário para garanti-lo novamente. A companhia *Melhoramentos* não possuía o direito de cobrar a taxa, no entanto, com a fusão dos empreendimentos a cobrança seria ampliada para o trecho do porto sob sua administração. Outra questão

O Governo dando autorização para que se organizasse a Companhia “Docas do Rio de Janeiro” apenas forma um favor, se assim pode considerar, e seria o de reconhecer um direito já reconhecido em tribunal de 1ª instancia.

Esse direito é o de cobrar 2% sobre o valor em ouro da importação, que como os favores do cais de Santos, conforme a revalidação feita pelo congresso da lei orçamentaria para 1869, da concessão Figueiredo, será relativo a um prazo de 90 anos, que é exatamente o do cais de Santos.

(Correio da Manhã, 8/10/1901)

Na mesma edição em que publicou a carta do presidente da extinta *Companhia Obras Hidráulicas*, o jornal publicou “A Resposta” redigida por Eduardo Bittencourt, na qual o diretor de *O Correio da Manhã* acusou o ministro da Fazenda de ter interesse nas obras realizadas pela concessionaria *Harbour*. Na edição de 9 de outubro de 1901, Bittencourt fez uma dura avaliação da companhia *Melhoramentos*. Apontou seu endividamento com o Banco da República, afirmou que a concessão era pouco lucrativa e denunciou o interesse dos empresários em valorizar os terrenos na beira do cais, cedidos pela empresa ao irmão do ministro da Fazenda:

A empresa Melhoramentos está encalacrada no Banco da República. A sua concessão para construção de um cais entre o Arsenal de Marinha e a ponta do Cajú, sem garantia de juros, é o que se pode chamar um osso. É uma obra dispendiosíssima, cuja utilidade quase única, consiste em dar valor aos prédios e terrenos situados na beira do cais. Justamente aí é que se acham prédios e terrenos que a empresa deu irmão da Fazenda em pagamento de uma dívida de 1400:000\$ com a promessa de adquiri-lo, logo que a fusão se consumasse!

Porque motivo uma empresa, em condições mais que precárias, como é a melhoramentos, em falta de dinheiro que não possui (é o Senhor presidente quem diz), paga em prédios e terrenos um compromisso sem urgência como era o que ela tinha com o irmão do Ministro da Fazenda?

(Correio da Manhã, 09/04/1901)

No dia seguinte a assinatura do decreto que definiu a fusão, o *Correio da Manhã* publicou a matéria “Murtinho & C.: a Patota da Melhoramentos” :

recorrentemente apontada nos jornais foi a relação da companhia *Melhoramentos* com João Murtinho, irmão do Ministro da Fazenda Joaquim Mortinho, acusado de ganhar terrenos da companhia em troca de favores.

Foi assinado ontem o decreto da fusão da *The Harbour* com a Empresa de Melhoramentos.

Esperando os termos desse contrato, para continuarmos a demonstrar a imoralidade vergonhosa dessa patota.

Entretanto, outra coisa não era de se esperar da inconsistência do Sr. Campos Salles e da insensibilidade moral do Sr. Álvaro Maia.
(...)

O Sr. João Murtinho Maia, é hoje graças a esse decreto, o proprietário mais rico do Rio de Janeiro.

E o Sr. Campos Salles avigorou o seu renome.

(Correio da Manhã, 7|11|1901)

Praticamente nada do que previa o Plano Geral de Obras da companhia Melhoramentos foi realizado no período em que a concessão esteve entre seus empreendimentos. A *The Rio de Janeiro Harbour and Docks*, apesar do direito a cobrança da taxa de 2% ouro sobre as mercadorias importadas, também enfrentava dificuldades para executar seus projetos. Ambas as companhias não conseguiam atrair investidores, optando assim por fundir seus empreendimentos. Em 1902, o Senador Arthur Rios acusou o ministro da fazenda Joaquim Murtinho de planejar a fusão das concessões para encampa-las posteriormente.

Há uma história de melhoramentos dos portos do Rio de Janeiro, feitos tão a capucha que não se sabe com quem ficam.

Duas companhias tinham a concessão para essas obras: uma a empresa de Melhoramentos a outra Harbour.

O prazo da primeira estava a findar não querendo o Governo prorrogá-lo.

Tão bondoso, porém é o coração do Sr. Ministro da Fazenda que sua excelência concedeu essa prorrogação e não se limitou a isto. Converteu-se em protetor da Companhia e promoveu a fusão dela com a Harbour, intervindo na redução do capital, somente para encampação mas não na redução das despesas feitas pela Harbour.

Depois de arranjada esta fusão. S. Ex., segundo dizem, que fazer a obra do porto por meio de administração, citando-se já o nome do empreiteiro.

(...)

Termina dizendo. Pense bem o Sr. Campos Salles, pense bem Sr. Ministro da Fazenda.

Haja em seus espíritos, se não um vislumbro de patriotismo, ao menos um vislumbro de receio da cólera do povo.

(Correio da Manhã: 29|07|1902)

Embora a fusão das companhias tenha sido autorizada, a união das empresas não foi efetivada. Em junho a *The Rio de Janeiro and Harbour Docks* apresentou protesto e juízo, recusando-se assinar a escritura definitiva da sociedade. (LAMARÃO, 2006)

Todas as concessões do porto do Rio de Janeiro foram encampadas pelo governo federal em 1903. Em 7 de janeiro desse ano, o engenheiro Paulo de Frontin foi nomeado chefe da Comissão Construtora da Avenida Central, pelo então Presidente da República Rodrigues Alves. E os planos da Companhia *Melhoramentos do Brasil* serviram de base, com algumas modificações, para a grande reforma do porto do Rio de Janeiro que se tornou símbolo da modernidade.

3.2-A política de modernização do porto do Rio de Janeiro durante o governo de Rodrigues Alves (1902-1906)

O governo Campos Salles (1898-1900) ficou registrado na história como o momento do ajuste financeiro, já o governo de Rodrigues Alves (1902-1906) foi memorado pelas reformas do porto do Rio de Janeiro e de parte da cidade, capital da República. Esta reforma ocorreu no período marcado por um rápido crescimento da exportação da borracha e do *boom* de investimentos europeus na periferia que, com breves interrupções duraria, até as vésperas da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). (FRITSCH.1990)

Logo que assumiu a presidência da República, Rodrigues Alves assinou, em 30 de dezembro de 1902, a lei que autorizou o governo a realizar obras necessárias aos melhoramentos dos portos da República. Em 13 de maio de 1903, o presidente assinou o decreto nº 4839, autorizando o Ministério da Fazenda a contratar com o Banco N M Rothschild and Sons, de Londres, o empréstimo de oito milhões de libras esterlinos para obras de melhoramentos no porto da capital e de obras complementares. Em 8 de junho, estabeleceu o regime especial de obras de melhoramentos do porto, por contrato ou administração e, na mesma data, encampou as diversas concessões que exploravam o porto do Rio de Janeiro. Oito dias depois, o presidente da República autorizou a emissão de 17.300:000\$ em apólices especiais para serem aplicadas nas encampações de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, adquiridas pelo governo, mediante acordo com empresas concessionárias.

Para garantir o pagamento do empréstimo, contratado com o banco e das apólices especiais, Rodrigues Alves assinou outro decreto estabelecendo a taxa de 1|2%

sobre o valor da importação realizada no porto do Rio de Janeiro. De acordo com o pesquisador André Nunes de Azevedo (2005), a reforma jogava um papel decisivo nos planos orçamentários do governo federal. A primeira constituição republicana, em 1894, previu a sustentação do equilíbrio fiscal da federação brasileira pelo artifício de conceder aos estados o direito à capitação dos impostos sobre as exportações e à União a arrecadação dos impostos sobre as importações. Como o Rio de Janeiro era, na época, o principal centro consumidor de produtos importados no país, a ampliação do porto da capital e a construção de uma infraestrutura viária para escoamento dos produtos pela cidade torvavam-se fundamentais na estratégia de saneamento econômico de Rodrigues Alves. (AZEVEDO, 2003).

Segundo matéria publicada no *Correio da Manhã*, até o momento da encampação das diversas concessões do porto carioca, a população acreditava que o presidente Rodrigues Alves agiria com seriedade sobre o porto. No entanto, os exorbitantes gastos com as encampações e as inúmeras desapropriações para a construção da avenida Central geraram desconfiança na população diretamente ligada a questão:

Antes das encampações disparatamente ilegais, que se fizeram como preliminar as obras de melhoramentos do porto, toda a gente estava convencida de que o Governo atual agiria com seriedade, embora em seu processo de gerir a coisa pública, houvesse continuado o mesmo sistema de seu antecessor, que fazia da administração do país uma maçonaria de negócios, mantendo as operações mais simples numa redoma impenetrável de segredos.

Mas depois que se soube o modo pouco sério porque foi feita a liquidação de negócios da *Empresa Melhoramentos*, depois que se descobriu essa alicantina de alto tomo; de serem encampadas, a proposito de obras do porto, concessões absurdas e a elas inteiramente estranhas, como a dos melhoramentos da Lagoa Rodrigo de Freitas e uma estrada de ferro de Sapupemba à Ilha do Governador, depois que se foram desviando as maroscas das projetadas desapropriações para a avenida, desapontadamente o povo percebeu que o mesmo instinto roaz da situação transata, mais requintada, mais cedo aparecido, predomina nos atos da situação presente, com esta diferença apenas. Outrora havia audácia, as coisas depois de feitas, apatenteavam arremangadamente; hoje elas se fazem e ocultam-se em suaves refalsada timidez.

(Correio da Manhã, 20/11/903)

A cobrança da taxa sobre as mercadorias importadas foi criticada pelo periódico, mas foi interpretada pela ACRJ (oficialmente) como um sacrifício pecuniário necessário a execução das obras do porto. Assim, o presidente da Associação, Bento José Leite,

negociante importador de artigos para fumo, entregou ao presidente da República o parecer do comércio agradecendo sua iniciativa.

A manifestação de aplausos e satisfação pela decretação início das obras do porto do Rio de Janeiro, não só por parte dessa Associação como também pelo comércio em geral, foram e continuam ser da maior sinceridade e o animo em que está de facilitar e avaliar mesmo a missão do governo neste utilíssimo empreendimento, se revela nas próprias observações que tem esta Associação a honra de apresentar a V.Ex., tendente como são elas a firmar a verdadeira interpretação dos referidos decretos e leis, evitando duvidas, que possam surgir na execução deles.⁵⁸

O ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas nomeou uma comissão para organizar o projeto do novo porto. A comissão de estudos sobre o porto, formada em 30 de abril de 1903, foi composta por Francisco Bicalho, Sergio de Saboia e Silva, Paulo de Frontin, ex-presidente da Companhia Melhoramentos do Brasil e J. F. Pereira Horta. O Projeto orçou:

Tabela 6: Projeto de orçamento para obras do porto do Rio de Janeiro (30 de abril de 1903)

Encampação das concessões	17.300.000\$000
Desapropriação para o cais e avenida.	52.450:000\$000
Obras de cais	86.000:000\$000
Obras da Av. Central	3.780:000\$000
Obras da Av. do Mangue	3.997:400\$000
Administração, 5% do valor	4688:870\$000
Valor total para o Melhoramento do porto	168.216:270\$000

Fonte Retrospectiva, *Jornal do Commercio*, 1903

De acordo com a comissão, a despesa total com desapropriações seria compensada com o produto da venda do material das demolições e dos terrenos remanescentes sobre o mar que avaliavam em cerca de 26.800:000\$000.

⁵⁸ Correio da Manhã, 20/11/1903. Op.Cit., 1.

As desapropriações acenderam os debates no Congresso Nacional, na imprensa e em algumas organizações da sociedade civil. Após muitas negociações, o Congresso promulgou a lei nº 1.021 de 26 de agosto de 1903, alterando as disposições da lei de 1855, reduzindo sensivelmente o valor das indenizações a ser pago aos proprietários desapropriados, o que representou uma sensível redução dos custos das obras.

A companhia britânica C.H. Walker & Cia foi contratada para executar as obras do porto do Rio de Janeiro sob a fiscalização e administração de uma comissão formada por Luiz Raphael Vieira Souto, Francisco de Paula Bicalho e Manuel Maria de Carvalho. A contratação da companhia sem licitação e por um orçamento elevado também foi alvo de críticas publicitadas na imprensa. O *Correio da Manhã*, mais uma vez, foi instrumento de uma intensa campanha contra esta contratação sem concorrência. Antes da assinatura do contrato, o periódico publicou uma série de artigos com o título “Obras Encantadas” denunciando as condições do empréstimo realizado com os Rothschild e o contrato que em breve seria assinado com o grupo Walker.

Em 29 de março de 1904, as obras do porto do Rio de Janeiro foram inauguradas com a presença do presidente da República, representantes da empreiteira *Walker & C.* e importantes nomes da sociedade civil e política. Logo após a inauguração das obras, surgiu nova polêmica com o Grupo Walker referente ao pedido de isenção de impostos. Esta questão colocou em conflito o Ministério da Viação e o Ministério da Fazenda⁵⁹.

De acordo com a cláusula XI todas as obras e serviços seriam considerados obras e serviços federais e por tal motivo estariam sujeitos aos mesmos ônus e obrigações e gozo das mesmas isenções, vantagens e regalias que cabiam às obras e serviços da união. A cláusula XII ratificava essa ideia, definindo que todo o material acessório que fosse importado pela contratante, destinado à construção e conservação das obras contratadas e aos serviços anexos a sua execução, estariam livres de qualquer direitos e taxas, como os diretamente importados pelo Governo. (ALBUQUERQUE, 1983)

A despeito destas garantias, a repartição fiscal do Tesouro, não permitiu a entrada com isenção de direitos sobre o material importado pela companhia no início das obras. A C. H. Walker & Cia prontamente encaminhou ao diretor técnico da obra, engenheiro Francisco de Paula Bicalho, um requerimento onde reivindicou o

⁵⁹ É importante destacar que estes ministérios não agiam por conta própria, implementando ou fazendo tal e tal política. Estes aparelhos do Estado eram disputados por organizações da sociedade civil e reproduziam os conflitos e negociações dos grupos em disputa por hegemonia.

compromisso do governo expresso nas cláusulas XI e XII do contrato. De acordo com a companhia construtora, o contrato fora feito com cálculos baseados nas citadas cláusulas, onde se definira os mesmos benefícios aos materiais importados pelo governo, portanto, se a cláusula não fosse respeitada, as obras encareceriam consideravelmente.

Francisco Bicalho analisou o requerimento e deu parecer favorável a C. H. Walker sobre a importação do material. Para Bicalho, a lei nº 953, de 29 de dezembro de 1902, que proibia a livre importação de produtos que tivessem similares no Brasil, não deveria valer para a construtora que prestava serviços para o governo. Com o parecer de Francisco Bicalho a empresa ganhou o direito definitivo para importar todo o material necessário, como também do desnecessário, importando inclusive produtos com similares nacionais.⁶⁰

Além da denúncia contra o contrato sem licitação, a empresa foi denunciada pela compra de cimento de má qualidade, condenado até mesmo pela comissão encarregada pela fiscalização das obras. Foi acusada de rescindir o contrato, seis meses após a inauguração e de não conseguir concluir as obras com o dinheiro do empréstimo do Banco Rothschild.

Vieira Souto, presidente da Comissão das Obras do Porto e Complementares, dirigiu uma carta ao *Jornal do Comércio*, afirmando estar tranquilo quanto às denúncias de que o empréstimo contraído em Londres se esgotaria antes do melhoramento ser realizado. Nessa carta o engenheiro tentou tranquilizar as frações da classe dominante interessadas na questão, afirmando que as obras não só seriam concluídas como também deixaria saldo favorável depois de concluídas.

O *Correio da Manhã* publicou artigos sobre a possível ameaça de esgotamento do empréstimo e enfatizou que parte dele estava comprometido com a construção da avenida Central:

Infelizmente o público não participa da mesma tranquilidade, mesmo porque não faltam exemplo de sentinelas que só tem bradado às armas depois de roubada do tesouro de sua guarda.

(...) É o próprio Vieira Souto que confessa ter acabado muito mais da metade do empréstimo e prevê inteiramente gasta até o primeiro trimestre do ano vindouro.

Mas, que se terá adiantado do cais ou das obras do porto até o fim do primeiro trimestre do não vindouro? Muito pouco; quase nada. Toda essa avultada soma, foi na sua quase totalidade foi devorada pela

⁶⁰ Idem.

Avenida e por algumas desapropriações na Rua do Rezende, na do Senado e outras que ninguém cogitou, pudessem filiar-se às obras do porto.

(...)

Prescindindo dos 58.000 contos já sacados, que devem ser consumidos pela Avenida, resta para o porto 98.000 contos.

(Correio da Manhã, 06/10/1904)

Durante o ano de 1904, as obras consistiram na dragagem, aterro e preparo das fundações do cais. A construção das muralhas do cais começou em dezembro de 1904, empregando o processo de ar comprimido, inédito na América Latina. O levantamento da muralha sobre as águas ficou pronto em, 1º de maio de 1905, juntamente com a pequena seção de 25 cm de cais. Em junho, as obras foram paralisadas por um movimento grevista dos trabalhadores das dragas e batelões que transportavam o material dragado pelo mar. O primeiro trecho do cais do porto foi inaugurado no ano seguinte, com 500 metros de extensão. (LAMARÃO,2006)

A Walker, além de todos os problemas apontados, também desrespeitou outros termos do contrato firmado com governo. A empreiteira não só não cumpriu o prazo de 30 de junho de 1910, fixado para o termino da obra, como também entregou aos usuários um trecho extremamente reduzido do cais. Citando uma matéria do *Jornal do Brasil* no dia da inauguração da obra, Sergio Lamarão (2006) destacou que o jornal afirmara que a obra “planejada e iniciada de modo surpreendente, tal a sua rapidez” no governo Rodrigues, “tornava-se tão difícil e complicada que sua resolução tornava-se mais difícil de ano para ano”.

3.3- O silêncio da ACRJ diante dos problemas com a reforma do porto do Rio de Janeiro

Muitas casas comerciais, comerciantes varejistas, trapiches alfandegados e industriais foram afetados com as desapropriações realizadas em função das obras do porto e da construção da avenida Central. No entanto, não encontramos nenhuma representação nos relatórios da ACRJ contra os prejuízos causados pelo programa de reformas do governo federal. Apesar de grande parte das obras estarem sob a responsabilidade do governo federal, a ACRJ posicionou-se oficialmente contra o valor das desapropriações dos imóveis, direcionando suas críticas ao Prefeito Francisco Pereira Passos, nomeado pelo presidente da República para o cargo de prefeito do Distrito Federal, entre 1902 e 1906.

De acordo com Herculano Gomes Mathias (1993), a ACRJ negou-se a cotizar para construção de uma estátua em homenagem ao prefeito. Respondendo em ofício ao pedido, a ACRJ considerou:

Estátua do Prefeito

A Diretoria da Associação Comercial do Rio de Janeiro acaba de ser brindada com eloquente convite para juntar os seus a outros donativos, que VV.EEx. tão esforçadamente angariam, a fim de erigir uma estátua ao Exmo Sr. Prefeito deste Distrito.

Sem duvidar da procedência das razões do entusiasmo que o convite transborda pela gloriosa administração do notável brasileiro, a quem VV. EEx. Fundir em bronze, à custa dela, que do Sr Prefeito não recebeu benefício, nem o solicitou tampouco.

Representante de uma grande classe de operários do progresso nacional, como são os comerciantes, a Associação sente dolorida ainda, a chaga que imposto e exorbitantes, exigências inúmeras e severidades sem conta abriram no seio do comercio; e lembra do que sofreu e está sofrendo, ela receia muito maiores procedimentos, dentro em breve tempo, quando for de mister apurar a extensão do ônus dos contribuintes para a solução de previstos e imprevistos compromissos, imensuráveis por enquanto.

Nestas condições, prefere a Associação reservar suas economias para conveniente e resignada aplicação municipal em futuro próximo, já que o presente festivo para alguns, se lhes afigura extremamente sombrio para quase todo.

Dignem-se VVEEx, com a costumada gentileza, acolher benignamente a devolução do convite e da lista de subscrição que a acompanhou, certos de que a Associação os restituiu, com prazer , para profícuo e mais adequado endereço.

(ACRJ, Boletim, 1906, 27/07/1906).

A participação da ACRJ na homenagem ao prefeito Pereira Passos, conhecido vulgarmente pela alcunha de bota-a-baixo, poderia acarretar protestos no interior da entidade e na saída de um número significativo de associados, prejudicados pelas reformas urbanas. Embora o “partido dos negociantes” reconhecesse publicamente as melhorias para a capital da República, no período de sua administração, a ACRJ procurou dissociar sua imagem das severas intervenções que afetaram negativamente diversos interesses na cidade. No dia em que Pereira Passos deixou a prefeitura do Distrito Federal, o *Boletim da Associação Comercial* dirigiu críticas mais ácidas ao principal representante da municipalidade.

Deixa hoje o exercício do cargo de Prefeito, no qual durante quatro anos descarregou exuberância de seu gênio arbitrário e de sua índole despótica, o ilustre Sr. Pereira Passos, a quem a cidade,

inquestionavelmente, deve grandes melhoramentos materiais e notáveis comodidades.

(....)

As obras realizadas pelo Sr Dr. Pereira Passos nesse quadriênio ditatorial são enormes: os meios de que S. Exa. Se serviu para leva-las a efeito foi formidáveis. Só ficou com vida quem tinha excessiva resistência vital: porque a todos S. Ex. inquietou com seus processos de violência, de rudeza e falta de polidez. Na Prefeitura, o Sr. Dr Passos gritava, fora da Prefeitura seus empregados, com raras excussões, gritavam e a população amofinada e perseguida, para não destacar, gritava também, mas gritava de dor.

(...)

Enfim, S. Exa. Vai embora! A população espreme os bolsos, dá um suspiro de alívio. O momento da Lapa aí está, com suas cobras e lagartos a saírem de dentro das armas municipais, para atestar as gerações vindouras e era de cataclisma feito homem, de um furacão feito administrador, de uma metralhadora transformada em Prefeito.

(...)

Que bons ventos o conduzam ao remanso da vida privada e nunca mais outros ventos o arredem desta hostilidade.

(ACRJ, Boletim, 15/11/1906)

Nessa nota a ACRJ apresentou sua avaliação sobre o quadriênio do prefeito Pereira Passos e o adjetivou de “gênio arbitrário” e “despótico”. A entidade responsabilizou o prefeito pelos efeitos negativos do projeto de modernização e, como no Boletim de 26 de julho de 1906, citado anteriormente, considerou que apesar da violência de seus atos, a cidade ganhou “grandes melhoramentos materiais” e “notáveis comodidades”. O “partido dos negociantes” comemorou pública e oficialmente a saída do prefeito para aplacar a ira dos associados prejudicados com as demolições e descontentes com a cobrança de novos impostos, destacando a ideia que os problemas e conflitos gerados com a reforma urbana foram criados em função da personalidade difícil do administrador do Distrito Federal.

Como é sabido, a construção da avenida Central, não foi uma obra isolada da prefeitura, pois, estava integrada às obras do porto do Rio de Janeiro. E apesar de indicado pelo presidente da República para o cargo de prefeito, Pereira Passos não pode ser considerado um simples representante dos interesses do governo federal na cidade, nem um déspota, apesar de administrar por seis meses a cidade/capital com o Conselho Municipal fechado. Assim como as políticas construídas em âmbito nacional, as políticas municipais foram construídas mediante conflitos, negociações e tensos arranjos, com a participação de frações da classe dominante que ocupavam cargos na sociedade política e se organizavam em associações na sociedade civil. Desta forma, a responsabilização do prefeito pelo programa que “botou a cidade abaixo” serviram para

desviar as críticas do governo federal e para proteger dos protestos os grupos que participaram da construção de tais política.

No que tange as políticas diretamente ligadas a reestruturação do porto do Rio de Janeiro, ACRJ não se mobilizou de forma contundente contra nenhum dos aspectos da reforma entre 1903 e 1908. Em 1905, o então ministro da fazenda Leopoldo Bulhões anunciou que iria aumentar os impostos do comércio importador, que pagava 1,5 % sobre a mercadoria importada, para custear a obra que passaria pagar 2% em ouro na alfandega. Muitas casas comerciais protestaram contra tal aumento e a ACRJ foi pressionada pelos seus associados a apresentar uma representação ao ministério da Fazenda contra o aumento do imposto.

O ministro da Fazenda não respondeu a representação enviada pela ACRJ. E apesar dos protestos da instituição, o aumento do imposto para 2% começou a vigorar no porto do Rio de Janeiro. O jornal *Correio da Manhã*, mais uma vez serviu de porta voz das frações não hegemônicas no interior da ACRJ. O jornalista Gil Vidal, criticou o governo afirmando que ao comércio só se agradava quando se precisava de festas, ovações e honrarias. De acordo com Gil Vidal, na República as honrarias oferecidas pela ACRJ ao governo se multiplicaram.

A julgar pelas manifestações de toda ordem, banquetes, ofertas de bustos, retratos, estatuas, estatuetas e valiosos mimos – de que tem sido alvo, com o concurso do comércio, aos homens do governo sob a República, jamais houve no Brasil governos mais solícitos pelos interesses das classes comercial do que os que apareceram depois do 15 de novembro. Raro o Presidente da República, raríssimo o Ministro da Fazenda a quem o comércio do Rio de Janeiro, diretamente, ou por intermédio da Associação comercial, não tem solene ou ruidosamente manifestado seu reconhecimento.

Além dos vexames e prejuízos consequentes a esse encargo, vê-se agora o comércio sob ameaça da reforma das tarifas na Câmara ainda não se fez sentir a interferência do governo em prol do comércio, de sorte que se não se consumir o atentado contido nas tarifas novamente planejadas, só será devido a um movimento de natural repulsa por parte dos deputados à inequidade de se enriquecerem alguns fabricantes, opulentarem outros, em prejuízo do comércio em geral, mormente das classes menos favorecidas.

(Correio da Manhã, 22/06/1905)

O jornalista descreveu pontos importantes da relação entre a ACRJ e a sociedade política definida a partir de 1889. De acordo com Vidal, havia interesses recíprocos entre os governos e a entidade que ora manifestava seu apoio de forma “solene” e ora de

forma ruidosa. Assim, a aprovação da reforma tarifaria seria uma distorção desta relação de unidade com distinção que o partido do negociante mantinha com os governos desde a mudança do regime. Como se pode observar, conjunturas aparentemente desfavoráveis ao comércio não tiveram como resposta a mobilização imediata da instituição. A ACRJ que há muito superara a fase corporativa, em muitos momentos demonstrou parcimônia com políticas que atingiram negativamente seus pares, considerando uma série de outros interesses que se sobrepunham aos seus interesses imediatos.

É importante destacar que o silêncio da ACRJ em relação aos problemas com os serviços e a estrutura do porto do Rio de Janeiro não significou ausência de atuação política de seus associados sobre estas questões. A análise do papel da imprensa neste período revela que, em diferentes momentos, esta atuação ocorreu “por fora” do “partido dos negociantes”. Isso ocorreu nos momentos históricos de maiores tensões internas entre as frações da classe dominante inscritas na ACRJ, tendo em vista que um posicionamento oficial e público da entidade poderia criar fissuras perigosas à unidade do partido.

3.4- “Por dentro” e “por fora”: A ACRJ e os embates contra o arrendamento do porto do Rio de Janeiro

A postura da ACRJ diante das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro começou a mudar a partir de 1909. E quando o Barão de Ibirocahy assumiu a presidência da instituição, em 1910, a ACRJ passou atuar de forma mais incisiva na construção de tais políticas, mobilizando-se, sobretudo, para derrubar o contrato de exploração do cais e dos armazéns do porto do Rio de Janeiro. A diretoria presidida pelo Barão de Ibirocahy que dirigiu a entidade, entre 1910 e 1916, contou com apoio da Federação das Associações Comerciais do Brasil, criada em 1912 e a partir desse momento, questões que antes eram consideradas de interesse local passaram a ser discutidas nacionalmente.

Em 1909, com o cais do porto parcialmente construído, o presidente da República, Nilo Peçanha (1909-1910), anunciou que abriria concorrência pública para arrendar o cais à empresa que se interessasse. Contudo, o edital de concorrência não foi bem recebido na sociedade civil, nem na sociedade política, sendo combatido pela ACRJ, através da imprensa e do Congresso Nacional.

Durante o mandato de Afonso Pena (1906-1909), já havia sido cogitada a hipótese de um arrendamento parcial imediato, mas, a ACRJ colocou-se em campo contra a ideia, argumentando que a exploração imediata seria uma perigosa aventura para o comércio. Em seu relatório de 1909, a diretoria frisou as graves desvantagens para o comércio e para o tesouro se este passo fosse dado, sem que o governo se aparelhasse de todos os dados requeridos:

Evidentemente, o regime a adotar não podia ser idêntico ao porto de Santos, onde a empresa teve de levantar capitais, tornando-se ao mesmo tempo construtora e arrendatária. O nosso cais tem sido construído graças a um empréstimo que farte pelo próprio comércio. Entregar a uma empresa particular, embora preferida em leal concorrência pública, fora proceder com improvidência a mingua de cálculos exatos. Uma vez obtido o monopólio, o arrendatário assumiria, escudado no contrato o caráter de verdadeira potencia esmagadora. E os tributos do comércio, em meio de sobressalto e crises, nobremente satisfeitos, resultariam, afinal, improdutivos e inúteis.

(ACRJ, Relatório, 1909,31)

Diante dos clamores, o ministro da Viação e Obras Pública, Miguel Calmon, entrevistou em favor da ACRJ barrando o arrendamento provisório do porto do Rio de Janeiro, em 6 de maio de 1908, como consta em seu relatório. Cinco meses após essa pequena vitória, em 25 de outubro de 1908, a ACRJ entregou a Miguel de Calmon o diploma de sócio honorário da instituição.

Um dia antes da posse de Nilo Peçanha, em 14 de junho de 1909, uma comissão formada pelos engenheiros responsáveis pelo projeto inicial de reforma do porto do Rio de Janeiro⁶¹ e pelo inspetor da alfândega, apresentou ao governo um parecer, aprovado por unanimidade, sobre o arrendamento do cais do porto da capital da República. De acordo com a comissão, não caberia naquele momento o arrendamento do cais, por não considerar conveniente criar novos ônus ao comércio, sobretaxado por seis anos com o imposto de 2% ouro para amortização do empréstimo. A comissão recomendou que o imposto sobre as mercadorias importadas não fosse sustado e, em contrapartida, propôs que não fossem cobradas taxas de utilização do cais para serviço de carga e descarga, concluindo que a isenção de taxas para a utilização do cais traria benefício, tanto para a produção nacional, quanto para o comércio de cabotagem. O novo presidente da

⁶¹ Fizeram parte da Comissão os engenheiros Paulo de Frontin, Manuel Maria de Carvalho, Ozório de Almeida Sergio Saboia.

República, Nilo Peçanha, que substituiu Afonso Penna após sua morte, não considerou o parecer da comissão de estudos. Nilo Peçanha publicou, em 28 de dezembro de 1909, o edital de concorrência se comprometendo em arrendar para breve o cais e os armazéns:

O Governo entregará desde logo ao arrendatário o trecho do cais correspondente aos cinco grandes armazéns, que se acham prontos e aparelhados para o serviço e irá sucessivamente entregando os trechos seguintes, a proporção que forem ficando igualmente prontos e aparelhados de sorte que concluído estes, possa o arrendatário utilizar-se de toda a extensão do cais em construção desde a embocadura do canal do mangue até a prainha, com os armazéns precisos tudo aparelhado como se acha o primeiro trecho acima referido e mais dois guindastes fixos para 20 e 30 toneladas e uma cabrea flutuante para 100 toneladas.

(Jornal do Commercio, Retrospectiva, 1909,41)

De acordo com o edital, o prazo de arrendamento começaria na data da assinatura do contrato e terminaria no dia 31 de dezembro de 1921, com entrega ao governo de todas as obras, maquinismo e etc. O edital estabelecia que nenhuma mercadoria, com exceção de algumas especificadas no edital, teria isenção nas taxas de embarque e desembarque.

O *Jornal do Commercio*, cujo dono também presidia a ACRJ no ano da publicação da matéria, deu publicidade a representação enviada pelo “partido dos negociantes” ao presidente da República e ao ministro de Viação e Obras Públicas. A representação criticava o edital de concorrência para o arrendamento do porto do Rio de Janeiro, afirmando que o monopólio do cais, estabelecido pelo edital, produziria taxas elevadíssimas que seriam cobradas até por serviços não realizados pela companhia concessionária.⁶²

Nilo Peçanha retirou o caráter provisório e parcial da exploração quando publicou o edital de concorrência para a exploração do porto do Rio de Janeiro o que também provocou protestos no Congresso Nacional. O deputado Galeão Carvalhal, relator do Orçamento da Receita, foi o principal oponente das taxas previstas no edital. Várias emendas foram apresentadas e um projeto substitutivo tentou garantir, entre outras medidas, que fossem revogadas a obrigatoriedade dos serviços do cais, instituída em 1904, e que os princípios de liberdade de 1869 fossem restabelecidos.

⁶² Jornal do Commercio, Retrospectiva, 1909. Op. Cit., 41.

Por “fora” da ACRJ, duzentas casas comerciais assinaram um memorial entregue ao Ministério da Fazenda se opondo a medida do governo de Nilo Peçanha. A direção da ACRJ não participou da formulação do documento, mas assinalou em seu relatório que não poderia desconsiderar a iniciativa de seus companheiros da praça comercial. O Jornal do Commercio publicou o memorial dos representantes das firmas comerciais:

O edital restringe a imensa vastidão dessa inegável bahia à parte compreendida entre a margem direita do canal do mangue e a prainha. De sorte que a importância comercial do porto do Rio de Janeiro que consistia justamente na sua imensa vastidão, que maravilha o estrangeiro, de um momento para o outro é reduzido a uma ridícula extensão, menor mesmo do que a de muitos portos pequenos e sem importância.

[...]

O porto do Rio e Janeiro já não é esta amplíssima bahia que nossos olhos não abrangem, senão a limitada extensão do cais construída entre o Mangue e a Prainha.

(Jornal do Commercio, Retrospectiva 1909, 43)

O documento explicita o receio das firmas importadoras de que o porto do Rio de Janeiro, que até a reforma era explorado em diferentes trechos da baía de Guanabara por diferentes empresas, ficasse reduzido ao pequeno trecho de cais inaugurado em 1910. O abaixo-assinado chama atenção para a desvalorização e depreciação das construções erguidas em quatro séculos, como as pontes em toda a baía, os cais que surgiam, as inúmeras ilhas que se adaptavam para atracação de navios, os depósitos que se fizeram para a guarda e melhor distribuição das cargas e todos os trabalhos feitos no litoral. Chama atenção também para os prejuízos que o fim da prática de despachos sobre as águas traria aos comerciantes que depositavam suas mercadorias em outros portos:⁶³

O comércio de Niterói, da ilha do Governador e de outros portos que já tinham seus depósitos construídos em lugar apropriados à pronta distribuição de mercadorias, e que encontravam toda a vantagem nos despachos sobre água, hoje verão seus cargos passarem

⁶³ Existiam duas formas distintas de despacho no porto do Rio de Janeiro. Desde 1810, as mercadorias de selo eram despachadas na alfandega, como tradicionalmente se fazia, onde passavam pela Mesa de Abertura para serem conferidas, avaliadas e calculadas os impostos devidos. Outras mercadorias, descritas em uma extensa lista, eram imediatamente avaliadas e examinadas sobre as águas, com base em estimativas de peso, quantidades ou volumes feitas por amostras ou medidas de capacidade. A partir dessas estimativas calculava-se os impostos devidos dos produtos, que eram logo despachados nas praias ou em trapiches. Esta forma de despacho desviava da alfandega grande parte das mercadorias importadas. (CRUZ, 1999)

e repassarem pelo cais única e exclusivamente para que o arrendatário dos serviços do porto aufera lucro das taxas desarrozadas do edital conforme o cálculo constante do parecer do Dr Francisco Bicalho sobre a interpretação das cláusulas do edital, 85% das prestações dos gêneros de importação, a fora os que entram por cabotagem, são mercadorias despachadas sobre água, o que quer dizer que, por via de regra, são gêneros que não podem suportar grandes despesas, como sejam as capatazias e as de armazenagem.⁶⁴

Como se pode observar, a impopularidade do edital não dizia respeito apenas as taxas que seriam cobradas no porto do Rio de Janeiro. O monopólio do porto por uma única empresa arrendatária afetaria os interesses de donos de pontes, de trapiches e de armazéns, que operavam no porto do Rio de Janeiro por muitas décadas. No porto santista, a instalação de um sistema portuário com base no monopólio do embarque e desembarque de mercadorias, armazéns, transporte, conserto de navios e abastecimento de energia elétrica também foi marcado por muitas disputas entre as frações do capital com interesses nesse porto. A companhia Docas de Santos chegou a ser apelidada de “polvo” pela imprensa de oposição, como o *Diário de Santos*, por causa da expansão sobre várias atividades relacionadas ao porto. (HONORATO, 1996)

Diante da mobilização de vários setores da sociedade contra o edital de exploração do porto do Rio de Janeiro, Nilo Peçanha nomeou uma comissão do governo para formar uma assembleia com representantes do comércio e do Congresso Nacional.

A primeira medida a ser tomada pelo governo foi a prorrogação do edital de concorrência e a nomeação de uma comissão do comércio para organizar uma nova tabela de taxa para serviços do porto. A ACRJ portou-se com muita discrição diante da manifestação das casas comerciais cariocas diretamente afetadas com a cobrança das novas taxas pelo uso do porto. No entanto, a mobilização “por fora” da entidade dos comerciantes que seriam afetados frontalmente com a cobrança das taxas, conseguiu intervir e reformular vários aspectos do edital de concorrência.

3.5- Novas cartas sobre a mesa:

a mobilização da ACRJ contra o contrato da nova companhia arrendatária do porto do Rio de Janeiro

O Decreto nº 8062, de 9 junho de 1910, autorizou os banqueiros Daniel Henninger e a Damart a arrendaram o porto do Rio de Janeiro e em 20 de julho de 1910

⁶⁴ Jornal do Commercio, Retrospectiva, 1909. *Idem*, .43.

foi inaugurada a exploração industrial do porto. Não tardou a surgir reclamações contra essa administração. Além da cobrança da taxa de 2% ouro sobre o material importado para amortização do empréstimo destinado a construção do novo cais, o grupo passou a cobrar dos usuários pela sua conservação. Vários negociantes se reuniram na ACRJ para discutirem a cobrança da taxa e diante de tal mobilização, o “partido dos negociantes” posicionou-se oficialmente contra a taxa, afirmando que a mesma não estava contida no contrato de arrendamento.

No mês seguinte, a diretoria da ACRJ, sob a presidência do Barão de Ibirocahy, convocou seus associados para debater as queixas e reclamações do comércio contra os serviços de cais e organizar uma comissão que transmitisse as reivindicações ao ministro da Fazenda. Dentre as reclamações mais frequentes contra os serviços no novo cais destacam-se: 1- A deficiência do modo que vinham sendo feito o serviço de carga e descarga, gerando grande prejuízo para a companhia de navegação; 2-Deficiência do número de armazéns; 3- Reduzido pessoal idôneo e experiente; 4-E como consequência, aumento do preço dos fretes- ideia levantada pelas empresas transatlânticas como compensação ao demorado desembarque de seus vapores neste porto. (ACRJ, Relatório, 1910)

O valor da armazenagem de mercadorias também havia aumentado consideravelmente. Citando o exemplo dos vinhos em barris, a comissão pontuou que esta mercadoria pagava nos trapiches alfandegados, antes da reforma, o valor de 700 Reis pelo barril e passara a pagar 1\$600, ou seja, uma diferença para mais de 900 Reis ou 130%, aproximadamente.

Logo após a reunião, o ministro da Fazenda, Leopoldo Bulhões, que renunciara a presidência da ACRJ para assumir o Ministério, recebeu a comissão nomeada pelo ACRJ. Dentre as medidas consideradas de extrema urgência para acabar com os inconvenientes e dificuldades nos serviços do porto do Rio de Janeiro a comissão reivindicou:

Essas medidas constituem em conseguir por prazo indeterminado, até que se tenha sido estabelecido outros armazéns e depósitos, a prorrogação do prazo fixado pela Capitania do Porto, para que cesse a navegação desde a prainha, em toda a extensão do litoral onde se está construindo o novo cais, em construir com possível brevidade, ao transporte por meio de linhas férreas entre o cais e os diversos armazéns de trapiches cedido pelas Comissões de obras do porto de modo a fornecer armazenagem ampla e módica aos gêneros

que descarregam no cais; em proceder as diligencias necessárias para que se torne realidade a disposição da lei segundo a qual os encargos⁶⁵

Mais uma vez uma comissão dirigida pela ACRJ pleiteou a utilização de outras peças do porto do Rio de Janeiro, como os trapiches, armazéns e pontes distribuídos pelo litoral da baía, sob a administração de outras companhias. Em 3 de setembro de 1910, a ACRJ divulgou em sua revista novas formulações redigidas por vários setores do comércio, propondo melhoramentos dos serviços no porto da capital federal. A crítica ao monopólio dos serviços de porto do Rio de Janeiro foi novamente ressaltada neste documento, pois para a ACRJ com fim do regime de trapiches particulares onde, em condições razoáveis, se faziam a armazenagem, a empresa arrendatária passaria a fazer o serviço em campo livre sem qualquer concorrência. A partir desse momento, a ACRJ passa a defender publicamente a revisão geral do contrato de arrendamento.

Como resposta imediata à reivindicação da ACRJ, o ministro da Fazenda providenciou um escritório junto ao cais para a venda de selos de consumo destinado às mercadorias ali despachadas, pôs fim a cobrança da taxa de conservação do porto, considerada ilegal e definiu que algumas taxas passassem a ser cobradas aos donos de navios e não aos consignatários das mercadorias importadas. Além disso, harmonizou os prazos de acordo com as exigências dos laboratórios de análise, aumentou o número de fiéis e guardas da alfândega, prorrogou o prazo interdição dos armazéns alfandegados e, finalmente, facilitou o embarque de cafés. (ACRJ, Revista, outubro 1910)

A reforma e o monopólio da exploração do porto do Rio de Janeiro não significaram a remoção dos trapiches e armazéns privados que permaneceram no porto por muitos anos, não obstante aos protestos da companhia concessionária da exploração. O período que antecedeu a política de reformas e melhorias dos portos do Brasil foi marcado por investimentos da iniciativa privada, sobretudo, com caráter industrial, na orla marítima. Várias indústrias se estabeleceram nas proximidades do morro da Saúde, tais como o estabelecimento de carenagem e reparação naval, criado pela indústria Finnie, mais tarde passando ao Lloyd Brasileiro e a Companhia The Rio de Janeiro

⁶⁵ REVISTA, ACRJ, n °32,1910, *Idem*, 1

Flour Mills & Genaries Limited, o Moinho Inglês, fundada em Londres em 1886 e funcionando no Brasil desde 1887⁶⁶. (ALBUQUERQUE, 1983)

Paralelamente à mudança presidencial, em novembro de 1910, o porto do Rio de Janeiro também mudou de arrendatário. No início do mandato de Hermes da Fonseca (1910-1914), a concessão para a exploração do porto foi transferida para a *Compagnie du Port de Rio de Janeiro*. Em várias oportunidades, a empresa criticou as cotas do governo, usando o valor do repasse para defender-se das acusações de realizar inexpressivos investimentos no porto, mesmo o tendo arrendado, sem o ônus de construí-lo. Antes mesmo de completar um ano de exploração dos serviços portuários, a companhia foi criticada pelo periódico ACRJ e pelo Jornal do Commercio:

O Comércio e o Cais do Porto

De dia para dia, em um crescendo inquietante, aumentam as dificuldades e gravames criados ao comércio desta praça pela administração do cais do porto. A praça por intermédio de seu órgão direto, a Associação Comercial do Rio de Janeiro, tem multiplicado suas representações ao governo, deixando na mais insofismável evidência a série de evidências de arbitrariedade praticada pela empresa arrendatária.

Essa situação verdadeiramente aflitiva, reclama dos poderes públicos enérgicas e prontas medidas, tendentes do abarrotamento dos pesadíssimos ônus trazidos ao comércio pela confessada falta de aparelhamento e mau funcionamento do cais. E entre tais medidas, releva desde logo, citar a construção dos armazéns externos na Avenida do Cais. A falta destes armazéns consiste talvez, a mais forte das razões das queixas da classe mercantil. Fechado os trapiches, até agora nada se fez no sentido de se preencher a lacuna que tal medida determinou.

(ACRJ, Revista, 01/09/1911, n°25)

O *Jornal do Commercio*, alinhado com a mobilização da ACRJ, publicou uma série de artigos denunciando a má estrutura do porto, as altíssimas taxas cobradas pelo

⁶⁶O Moinho Inglês, por exemplo, construiu grandes instalações na orla que acabaram sendo desapropriadas para a reforma do porto. A empresa era proprietária de um dique seco que comportava navios de até 135 metros de comprimento, oficinas bem montadas e cais profundos com instalações destinadas à elevação e transporte de trigo em grãos dos porões dos navios até os celeiros da fábrica. Nas negociações para desapropriação destas instalações, a empresa que precisa garantir seu livre acesso ao mar, conseguiu realizar um acordo amigável com a Fazenda Nacional em 1910. Pelo acordo, a companhia cederia e transferiria à Fazenda Nacional, sem quaisquer restrições e sem indenização alguma, todos os direitos sobre os terrenos que mediam 653 metros quadrados e receberia a área de 7.539 metros quadrados, bem como as construções nela existentes e as respectivas frentes para a avenida do Cais e da rua da Gamboa. Através do acordo a Companhia obteve ainda o direito de construir instalações subterrâneas destinadas ao serviço de carga e descarga do trigo, além de outras vantagens. (ALBUQUERQUE, 1983, 33-34)

serviço de capatazia e armazenagem, a falta de equipamento e a curta extensão do cais. O artigo confirma que o empréstimo do governo adquirido junto ao grupo Rothschild, de 8.500.00 libras, em 1903, esgotou-se antes do término das obras, sendo necessárias novas operações de crédito sob a mesma garantia. A nova companhia arrendatária se defendeu das acusações afirmando que a ela foram entregues apenas 3.500 metros de cais. Entretanto, para o jornal, as melhorias realizadas pela companhia foram apenas decorativas e resultavam em “desmarcadas cornucópias de lucros diretos.” (ACRJ, Revista, 20/10/1911, 6).

Em linhas gerais, o jornal acusou a companhia e o governo de enriquecerem com o serviço de utilidade pública:

Nestas condições, o cais parece fadado a ser mais uma fonte de lucros imediatos para o Governo e para os arrendamentos (para este sobretudo) que um motivo de prosperidade econômica e de bem fazer desafoço. E se não busquemos esclarecer estes juízos com um exemplo edificante, tomando para análise o que se está passando precisamente entre o comércio de um gênero de primeira necessidade, consumido em longuíssima escala pelas classes desfavorecidas da fortuna. (...)

Entretanto, mesmo assim, apesar de encontrar-se o porto em início de exploração só na terça parte da ilha do cais construída e ser flagrante o desaparelhamento desse trecho mínimo, sem armazéns suficientes, sem vagões em numero bastante ao movimento do trafego em perfeita disposição das que o devem circundar, sem possuir enfim, grande parte dos requisitos essenciais do arrendamento até 31 de julho ultimo. Subiu a 3514: 500 \$640, cabendo a companhia arrendatária uma quota que atinge nada menos de 1.747: 383\$934.

(ACRJ, Revista 20/11/1911 apud Jornal do Commercio, Gazetilha, Setembro, 1911)

O arrendamento do porto do Rio de Janeiro à *Du Port de Rio de Janeiro* não resolveu os problemas do porto da capital. Pelo contrário, além da falta de um cais mais extenso e de armazéns mais adequados para depósito de mercadorias, os problemas se agravaram com o fechamento dos diversos trapiches existentes na baía de Guanabara. De acordo com o jornal, não havia justificativa para falta de investimentos no porto do Rio de Janeiro, visto que, os impostos em ouro, arrecadados na alfândega haviam triplicado de 1903 e 1904, quando houve o aumento para 2% em ouro da taxa cobrada sobre as mercadorias. Com base nos cálculos, o jornal apontou a necessidade de revisão da tarifa paga pelo comércio antes mesmo do início das obras.⁶⁷

⁶⁷ Jornal do Commercio, Gazetilha, Setembro de 1911. *Idem*.

No mesmo dia em que a matéria foi publicada no *Jornal do Commercio*, a ACRJ convocou uma nova reunião com representantes do comércio, da indústria, da companhia arrendatária e do governo. Nessa reunião, Paulo de Frontin e Adolfo Del Vecchio, chefe da Comissão Fiscal e Administrativa, reconheceram que o arrendamento do cais foi um passo prematuro. O encontro produziu um memorial sob a direção da ACRJ publicado pelo *Jornal do Commercio* em 1911.

“Ela poderia, no entanto, decompor-se em artigos e libelos contra os responsáveis pela crise atual, mas é claro que, revestindo tal caráter perderia grande parte de seu valor. Ao invés de servir-se desses meios a Associação Comercial submeteu ao critério do Chefe da Nação os alvitreiros que a experiência aconselha, em tão difíceis conjunturas. O documento assumiu, assim, um cunho eminentemente prático, valendo como insuspeito parecer, capaz de facilitar a ação do Governo, guiando-o com segurança, pelo melhor caminho.

As providências emanadas do Ministério da Fazenda e da Viação patentearam o firme desejo de achar para o problema uma solução equitativa. Mas essas providências duradouras umas e outras simplesmente transitórias, já não bastam. O que a Praça espera é uma medida abrangente e larga, para o caso geral e não para os pontos particulares que tem sido desdobrado.”

(ACRJ, Revista. 01/12/1911, n.34)

A ACRJ e as demais entidades elencaram os problemas do porto descrevendo os passos dados sob a direção do “partido dos negociantes” para a solução do problema. Destacou também as medidas postas em prática pelos ministros de Nilo Peçanha e de Hermes da Fonseca para o bem estar do comércio:

Outras medidas, igualmente inspiradas no bem estar que almeja a Praça foram tomadas pelo Ministro Francisco Salles. Por essa forma, o Ministro da Fazenda tem desde o começo da questão, evidenciado um indiscutível zelo na sabia resolução de numerosos pequenos detalhes que, se singularmente pouco vulto apresentam, somados valeriam sem dúvida por sensíveis gravames e tropeços à marcha regular dos serviços do cais.⁶⁸

O presidente da ACRJ e também presidente da *Federação das Associações Comerciais do Brasil*, barão de Ibirocahy, levou a questão do porto do Rio de Janeiro à diretoria da Federação das Associações Comerciais, em 1912. Argumentando que a

⁶⁸ ACRJ, Revista 20/11/1911. *Passim*.

questão não possuía um caráter local, barão de Ibirocahy colocou os problemas do porto do Rio de Janeiro na agenda dos debates da Federação.

A mobilização da ACRJ se fortaleceu após a entrada da Federação das Associações Comerciais nos debates sobre a exploração do porto carioca. No dia 18 de novembro de 1912, a diretoria da Federação resolveu encaminhar uma representação ao Presidente Hermes da Fonseca pedindo a anulação do contrato com a empresa exploradora do Porto. O diretor da Federação e presidente da *Associação Comercial de Belo Horizonte*, Carlos Peixoto Filho,⁶⁹ recebeu a incumbência de elaborar a representação e apresentá-la ao governo federal.

Na imprensa, também se multiplicaram os artigos contra os serviços prestados pela *Du Port de Rio de Janeiro*. Muitos jornais, que serviram de instrumento das frações não hegemônicas inscritas na ACRJ, acusaram a entidade de não tratar o porto do Rio de Janeiro com a devida centralidade no início do problema. Tanto a ACRJ quanto a *Federação das Associações* discordaram de tal acusação. Para o “partido dos negociantes”, os estudos e a fixação das taxas foram feitas por uma comissão de cinco membros, dos quais apenas dois eram delegados do comércio.

A partir da coletânea de estudos publicados na imprensa e das reclamações de diversos setores do comércio, Carlos Peixoto Filho apresentou na reunião de diretoria da *Federação das Associações Comerciais do Brasil* os argumentos que seriam apresentados ao governo federal para endossar o pedido de rescisão do contrato da companhia, justificando o silêncio da ACRJ ante as primeiras queixas do público em relação ao complexo portuário:

Assim que, nos termos da lei [2.210 de Dezembro de 1909] tinha o comércio direito e razão para acreditar que as taxas de uso do porto construído pelo Governo seriam instruídas “como complementares dos 2% ouro, de modo a assegurar apenas a receita necessária ao custeio do serviço e ao das dívidas contraídas”, assim como também não podia deixar de crer que o arrendamento só seria feito com “o perfeito aparelhamento do porto, pelas obras complementares necessárias para [ilegível] e baratear os serviços, para armazenagem a longo prazo e etc.

(ACRJ, Revista, 20/11/1912, n.º 32,1)

De acordo com Carlos Peixoto Filho, após o arrendamento a receita da empresa seria superior ao indispensável fixado na letra a) do artigo 30 da lei n.º 2.210 de dezembro de 1909. Os lucros teriam sido assegurados aos concessionários, embora

⁶⁹ Carlos Peixoto Filho foi Presidente da Câmara dos Deputados entre 1907-1909.

persistissem os graves problemas. Para o deputado e presidente da *Associação Comercial de Belo Horizonte*, existiam dois pontos acerca dos quais todos estavam de acordo em relação a modernização portuária, “o que deveria ser um moderno porto de comércio e o que em realidade o porto do Rio de Janeiro era, agrilhado ao arrendamento”

“Um porto comercial só pode ser, de fato, um poderoso instrumento de riqueza nacional desde que por suas disposições e aparelhamento, possa oferecer, a par do máximo de presteza e facilidade a possível economia na baldeação e braçagem das mercadorias sendo a orientação dos países mais adiantados não considerar os serviços dos portos como objeto de exploração industrial que produza lucros diretos e havendo até Estados e cidades que contribuem para tais melhoramentos com capitais seus de que não exigem o reembolso, nem o justo rendimento.” São palavras do Engenheiro Francisco Bicalho, a maior e mais respeitável autoridade científica e profissional entre nós em tais assunto. E que a essa qualidade aliada a mais perfeita idoneidade moral. Esse ilustre brasileiro endossa mesmo a opinião do Sr. M. Taconet que aasevera ser na administração dos portos a ideia capital atrair, pelo regime o mais econômico possível até a gratuidade, a navegação, o tráfego para o porto visando benefícios indiretos.⁷⁰

Segundo o relator, o problema central do porto do Rio de Janeiro era a exploração do porto como uma indústria:

Outro ponto sobre o qual não há controvérsia possível é que o porto comercial do Rio de Janeiro ou melhor a exploração dos seus serviços é feita com caráter industrial, por empresa particular que dela procura naturalmente retirar o maior lucro, com aquele caráter que é absolutamente condenado e deve ser afastado na opinião ainda do mesmo Dr. Francisco Bicalho.⁷¹

O documento evidencia que tanto a ACRJ e, por conseguinte, a *Federação das Associações Comerciais do Brasil*, não tinham interesse apenas na rescisão do contrato com a companhia arrendatária. A mobilização do “partido dos negociantes” visava imprimir um novo projeto para exploração do porto do Rio de Janeiro, no qual a entidade passaria ter participação destacada.

A diretoria da *Federação das Associações Comerciais do Brasil* defendeu a rescisão do contrato e sugeriu a adoção de sistema análogo ao sistema adotado nos portos de Genova e Barcelona. No consórcio de Genova, a direção de todos os serviços

⁷⁰ ACRJ, Revista, 20/11/1912, *op Cit.* 1.

⁷¹ ACRJ, Revista, 20/11/1912, *passim*, 1.

do porto (melhoramentos e construção inclusive) era confiada a um conselho deliberativo composto, entre outros, de um delegado direto dos Ministérios das Obras Públicas, da Fazenda e da Marinha, de representantes da Associação do Comércio servido pelo porto, das estradas de ferro, da municipalidade, dos Estados interessados e etc. Esse consórcio teria no porto um órgão executivo para a administração propriamente destes serviços. Através deste consórcio a ACRJ participaria de forma mais direta da gerência do porto sem a intermediação de uma empresa.

A companhia *Du Port de Rio de Janeiro* defendeu-se das acusações de má administração do porto do Rio de Janeiro, publicando a ata de sua assembleia ordinária realizada em de 20 de dezembro de 1912, convocada para aprovação de suas contas. Entre alguns obstáculos para realização de seus serviços, a empresa destacou a permanência de antigos trapiches e a exploração de parte do cais pela estrada de ferro Central do Brasil.(Correio da Manhã. 20|12|1913)

Para seus associados a *Du Port de Rio de Janeiro* garantiu a seguridade do empreendimento, afirmando que apesar dos problemas, a renda da companhia crescia. Aproveitou-se do ensejo para lembrar aos investidores das possibilidades de ampliação dos negócios, em função do privilégio que a empresa teria na concorrência para exploração de outro trecho do porto. A principal linha de argumentação da companhia atacava os antigos estabelecimentos que permaneciam em atividade. Segundo a companhia, até o começo de 1912, uma parte do cais, correspondente a meio quilometro de extensão, estava sob a tutela da estrada de ferro Central do Brasil, prejudicando suas operações em função de grande parte dos serviços do porto ser efetuados neste trecho. Depois de muitas reivindicações da empresa portuária e do acordo feito com o diretor da Central do Brasil, a *Du Port de Rio de Janeiro* conseguiu tomar posse dessa parte do porto.

A companhia também protestou contra o uso de armazéns internos que já deveriam ter sido entregues pelas companhias de navegação e cabotagem “Lloyd Brasileiro, Companhia de Comércio e Navegação” e “Empresa de Navegação Costeira”. Outros antigos trapiches também desviavam suas verbas:

Segundo os termos do nosso contrato os antigos trapiches Ypiranga, “Ordem e Docas Nacionais, estando a outra parte deste trapiche e o da Ordem alugados a particulares em prejuízo de nossa companhia. Os armazéns explorados pelos serviços da Alfandega deveriam ser fechados logo que se terminasse a construção da parte do cais compreendida entre o Canal do Mangue e o Arsenal de Marinha

esta parte do cais acha-se concluída, mas como os armazéns correspondentes ainda não foram construídos, os armazéns da Alfandega continuam a ser explorado por essa administração, desviando grande parte de nossa receita.⁷²

Além destes resquícios do antigo porto, a Companhia reclamava da permissão dada aos navios de despacharem sobre as águas. De acordo com a Companhia, Por desviar um grande número de mercadorias do cais essa prática onerava muito a exploração do porto carioca. Sobre a falta de aparelhamento a arrendatária do porto do Rio de Janeiro afirmou:

Atualmente, resta um bom número de armazéns a construir pelo Governo e, apesar dos nossos instantes pedidos, ainda não recebemos todo o material rodante e de guindaste que nos é preciso para a aparelhar a totalidade do cais e procurar ao comércio as facilidades que lhes são necessárias. Era do nosso dever, assinalar-vos estes fatos.

É claro que aceitando um contrato adotado pelo Governo por adjudicação e por concorrência pública, contrato que reserva o Governo, em certos casos, até 73% da receita bruta proveniente de taxas reduzidas, a vossa Companhia tinha o direito de contar com a estrita aplicação de todas as cláusulas desse contrato de maneira a poder compensar, por uma redução conveniente das despesas de exploração, a importância da renda paga ao Governo.⁷³

De acordo com a *Du Port de Rio de Janeiro*, também era de seu interesse a construção de novos armazéns no porto, no entanto, a responsabilidade por tais obras seria exclusivamente do governo federal. Com a exposição da ata de sua assembleia nos principais jornais da capital, além de responder aos investidores e possíveis acionistas, a companhia enfatizou os limites de sua atuação, colocando-se como simples administradora dos serviços portuários. Apesar do reduzido trecho de cais, da falta de aparelhamento e da não obrigatoriedade do despacho das mercadorias no cais, o ministro da Viação e Obras Públicas, José Barboza Gonçalves, registrou em seu relatório de 1912 um aumento considerável das rendas do porto do Rio de Janeiro, em dois anos:

Pelos dados colhidos em relação não só ao ano findo como aos anteriores, verifica-se que muito grande tem sido o desenvolvimento de todas as rendas, pois tendo o cais produzido 1.298:854\$134 em 1910, já no ano seguinte a quantia arrecadada era de 4.155:823\$583,

⁷² *Ibidem*, 1.

⁷³ *Ibidem*, 1.

atingindo em 1912 a 5.677:760\$649 a cujo o computo falta ainda adicionar a importância de 923:290\$430 de débitos não satisfeitos de várias repartições públicas.

Se não fosse o fato de não se achar ainda o cais completo e devidamente aparelhado para o bom funcionamento do serviço, de ser permitido fazerem-se descargas para o mar, trazendo demora na atracação dos vapores e ignorância do número de volumes e armazéns, e de não achar ainda regularizada a cobrança das taxas devidas, muito mais avolumadas teria sido a renda.

(Ministério da Viação e Obras Públicas, Relatório, 1912)

O ministro José Barbosa Gonçalves comentou as mesmas questões que segundo a *Du port de Rio de Janeiro* recaiam sobre as operações do porto, como a permanência de antigos trapiches, as descargas sobre as águas, os inúmeros armazéns espalhados pela baía, destacando enfim os prejuízos que afetavam a empresa e os usuários do porto do Rio de Janeiro.

Em 10 de Janeiro de 1913, a ACRJ publicou em sua revista, a entrevista feita com ministro da Fazenda, Francisco Salles, depois de mandar mais um extenso memorial sobre a construção do cais. O “partido dos negociantes” havia elogiado o ministro da Fazenda por atender as demandas do comércio e acusado o ministro da Viação e Obras Públicas, José Barboza Gonçalves, de má vontade nos assuntos referentes ao porto da capital. Francisco Salles procurou defender o ministro da Viação, alegando que:

Não há má vontade do Sr. Dr. Barboza Gonçalves. Evidentemente, se S. Ex. pudesse fazer pelo Comércio só teria motivos para ser-lhes também bastante gratos. Mas, S. Ex. assumindo a gestão da pasta da Viação, já encontrou as boas intenções, eu sinceramente o animam, dificultadas pelo contrato de arrendamento. Dentro deste contrato de arrendamento quase nada o pode fazer mais que o queira.

E como o contrato pressupõe de boa fé dos contratantes o ministro da Viação, enquanto não o reincidir o contrato, terá de ser obrigado, embora a contragosto, respeita-lo e a cumpri-lo. É essa verdadeira situação do honrado Sr. Barboza Gonçalves, preso a um opressivo, ilegal, vexatório, draconiano que tem, enfim, todos os defeitos, mas que é um contrato.

(ACRJ, Revista, 10/01/1913, nº37)

O ministro José Barbosa Gonçalves, por sua vez, apresentou o balanço de sua gestão no jornal *A Noite*, em 26 de fevereiro de 1913 e afirmou que o Porto do Rio de Janeiro era sua “menina dos olhos”.

“Quando tomei posse do espinhoso cargo com que me honrou o Sr Presidente da República, lancei as minhas vistas imediatas, para os dois problemas capitais que dizem respeito ao progresso econômico do país: os portos e as estradas de ferro.

[...]

O cais do Porto do Rio de Janeiro é a menina dos meus olhos. Esforço-me bastante para que esta capital tenha um porto digno de seu comércio.

(*A Noite*, 26|02|1913,1)

Barbosa Gonçalves anunciou ter autorizado a aquisição por concorrência pública de guindastes elétricos e pontões e de em junho apresentar o edital de concorrência para o prolongamento do cais de Mauá ao Antigo Arsenal de Guerra e para o prolongamento do cais do Mangue até a ponta do Caju. No mês seguinte, julho de 1913, a empresa *Du Port de Rio de Janeiro* recorreu ao judiciário para que o novo cais fosse entregue a sua administração. Nessa ação, o governo foi condenado a entregar à companhia toda a extensão do cais aparelhada num prazo de 10 meses.

3.6- Engenheiros e Negociantes disputam a hegemonia da política para exploração do porto do Rio de Janeiro.

Como foi dito no início do capítulo, antes do governo federal assumir a reforma do porto do Rio de Janeiro e unificar as obras em um único projeto, o porto estava dividido entre distintas concessões. A empresa *Melhoramentos do Brasil*, presidida pelo engenheiro Paulo de Frontin, possuía uma dessas concessões que foram encampadas pelo governo federal em 1903. Após a proclamação da República, no entanto, muitos engenheiros, como Frontin, deixaram de atuar como empresários e passaram a ocupar importantes postos no governo.

De acordo com Pedro Mesquita Marinho, intelectuais técnico-científicos formados pela Escola Politécnica foram capacitados para atividades relacionadas com as grandes obras públicas e demais intervenções em benefício da comercialização de produtos primários para a exportação, a partir das últimas décadas do século XIX. Engenheiros, primeiramente agremiados no Instituto Politécnico Brasileiro e, mais tarde no Clube de Engenharia⁷⁴, passaram a atuar como técnicos e como dirigentes em companhias de estradas de ferro, cuja função particular articulava-se, naquele momento, aos interesses das frações do complexo exportador de determinadas regiões do país. (MARINHO, 2010)

⁷⁴ O Clube de Engenharia foi fundado em 24 de dezembro de 1880, em março do mesmo ano já havia sido fundada a Associação dos Engenheiros no Comércio do Rio de Janeiro.

Esses engenheiros, experientes na condução de empresas construtoras de estradas de ferro e até em empresas portuárias, reuniram capitais, atuaram no planejamento, na realização dos projetos técnicos e na produção das concepções ideológica das construções. Como assegura Marinho (2010), os engenheiros estavam envolvidos na viabilização do “complexo econômico” que surgia e se organizaram, negociaram, disputaram e estabeleceram alianças no âmbito da sociedade civil, ao mesmo tempo em que inscreveram agentes na sociedade política, com a intenção de realizar ações particulares e salvaguardar os seus próprios interesses e da classe que representavam.

Dentre os engenheiros que atuaram na categoria de intelectuais⁷⁵, empresário e agentes do governo, destacam-se, o engenheiro André Rebouças que, após ser nomeado pelo Imperador para direção das obras da alfandega, fundou junto a outros capitalistas uma empresa para o mesmo fim e com projeto de sua autoria.⁷⁶ Os engenheiros André Gustavo Paulo de Frontim (1860-1933) e Carlos Cesar de Oliveira Sampaio (1861-1930) que presidiram a empresa *Melhoramentos no Brasil*, participaram de diversas empresas de destacada atuação e dirigiram a construção da avenida Central, além de ocuparem cargos na sociedade política⁷⁷ e Luiz Rafael Vieira Souto (1849-1922) que foi diretor de uma das companhias concessionárias do porto do Rio de Janeiro e, posteriormente, diretor da comissão para a construção das obras do porto do Rio de Janeiro.

Engenheiros e negociantes protagonizaram importantes embates a cerca do modelo de administração que deveria ser adotado no porto do Rio de Janeiro. Enquanto os negociantes, através da ACRJ, mobilizaram-se para promover a criação de um conselho deliberativo para administrar o porto, os engenheiros defenderam a permanência do contrato de arrendamento elaborado pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho.

Em 1913, o debate sobre contrato de arrendamento para a exploração do cais do porto do Rio de Janeiro continuou a ocupar as páginas dos grandes jornais da capital da federal e nesse ano, a ACRJ intensificou a campanha pela rescisão do contrato com a companhia concessionária. O ministro da Viação e Obras Públicas, engenheiro José

⁷⁵ O termo intelectual está sendo usado no sentido defendido por Antônio Gramsci (2011)

⁷⁶ Cf capítulo 2.

⁷⁷ Gustavo Paulo de Frontim foi prefeito do Distrito Federal em 1919 e Carlos Cesar de Oliveira Sampaio ocupou o mesmo cargo entre 1920 e 1922.

Barbosa Gonçalves concedeu entrevista ao Jornal *O Imparcial*⁷⁸, em 10 de março de 1913, declarando sua opinião sobre o contrato de arrendamento do porto da Capital:

[Barbosa Gonçalves] “_ Acho um mau contrato. Pode dizer-lo. Os interesses do comércio podiam ter sido melhor acautelado, e também os do Estado. Uma comissão de representantes do comércio e do governo estudou as tabelas de taxas do primeiro edital de concorrência e apresentou um longo relatório, cujas conclusões foram aceitas, mas depois, se verificaram outros senões.”

[*O Imparcial*] “_ E que remédio tende a V. Ex. a dar a isso?”

[Barbosa Gonçalves] “_ O único que conheço, para os maus contratos em geral; cumpri-lo de boa fé e aguardar que eles termine. Nesse entretanto, obrigar a companhia a tornar efetivo os trabalhos e serviços que ela se cacha adstrita.”

(*O Imparcial*, 10/03/1913, 3)

O jornal indagou ao ministro se achava conveniente que a administração do porto do Rio de Janeiro passasse para competência do governo Federal. O Ministro respondeu:

[Barbosa Gonçalves] “_ De certo, Não vejo conveniência em associar a terceiros a uma exploração, cuja renda deve ser a mesma possível. O ideal é que o serviço de um porto seja gratuito, porque, quanto mais barato for, mais desenvolverá o comércio, que é o mesmo que desenvolver a riqueza pública. Um porto não deve ser objeto de exploração individual. alguns países não exigem dos seus portos, nem mesmo o justo rendimento do capital neles empregados. Infelizmente, não podemos imita-los. O serviço de juros e amortização dos empréstimos contraídos para as obras de melhoramentos precisa ser custeados com esses recursos.

Mas acho que o comércio não deve ficar sujeito as despesas superiores as necessidades, ao serviço de empréstimo e ao custeio do porto. Mas isso atualmente são divagações. O meu sucessor, em 1921, é quem há de resolver esta questão.”

[*O Imparcial*] “_ E por que em que em 1921”

[Barbosa Gonçalves] “_ Porque é quando termina o contrato de arrendamento. [...]”⁷⁹

O ministro demonstrou-se preocupado com o comércio, sobrecarregado com as altas taxas cobradas pela companhia, no entanto, deixou claro que não resolveria o problema do arrendamento. Mesmo declarando-se simpático a ideia de que o porto não

⁷⁸Os Jornais *O Imparcial* e *A Noite* se somaram a esta análise devido ao número de artigos que publicaram sobre o debate do arrendamento do porto do Rio de Janeiro, nesse período.

⁷⁹*Ibidem.*, 1.

fosse explorado por uma empresa privada, o ministro Barbosa Gonçalves explanou que o contrato com a *Du Port de Rio de Janeiro* seria cumprido até o fim.

O engenheiro Francisco de Paula Bicalho, autor do contrato, discordou do ministro no que diz respeito aos problemas do documento contratual e a exploração do porto sem fins lucrativos, no entanto, também foi a público defender os “direitos” da companhia em permanecer com a concessão para a exploração do cais até o fim do contrato. Através do jornal *O Imparcial*, Francisco Bicalho defendeu o arrendamento do cais afirmando que o contrato era mal compreendido pelos que possuíam “interesse exagerado”. O engenheiro, que havia sido inspetor e diretor técnico das obras do porto do Rio de Janeiro, justificou o problemas do porto do Rio de Janeiro, afirmando que as demandas do comércio só poderiam ser atendidas à longo prazo:

“ _ Penso que as despesas do porto devem ser reduzidas ao mínimo possível, como proteção e auxílio à navegação e ao comércio. E o se ideal seria que se as reduzissem somente as despesas de braçagem das mercadorias na sua passagem para navegação marítima e sua viação terrestre.

Mas Roma não se faz em um dia. E esta medida, como quase todas que dizem respeito aos intuitos econômicos e financeiros, não pode produzir frutos imediatos. É preciso que seja posta em prática como pertinácia e coerência para que sem, abalos e pelo caminho natural e razoável chegue ao caminho que se espera.

(*O Imparcial*: 23|03|1913,3)

Francisco Bicalho apontou a liberdade do Ministério da Viação em definir e redefinir as taxas cobradas pelos serviços no porto do Rio de Janeiro, sem a prévia consulta da empresa. Segundo o autor do contrato, para decidir-se sobre a redução de valor das taxas, o Ministério deveria apenas verificar as condições econômicas da Caixa do Porto e avaliar o produto da taxa de 2% ouro, que estaria produzindo 50% a mais que a soma que para ela foi calculada no plano financeiro inicial. Contra a acusação de que a exploração privada contrariava os interesses do governo Federal, Bicalho enfatizou:

É utópico pensar que a administração pública pode ser mais econômica do que a particular, como aqui e na Europa, constantemente se está verificando: pela sua própria natureza, pelas peias e filigranas da burocracia, pela intervenção inevitável da política, pela falta do interesse direto, as despesas da administração pública são sempre muito mais considerável.

Haja vista as nossas estradas de ferro arrendadas. Elas davam sempre ao Tesouro, prejuízos bem sensíveis. E passaram imediatamente a dar-lhes rendas, além dos lucros que ficaram para as respectivas empresas que arrendavam.

[...]

Acredito, pelo contrário, que seria preciso multiplica-lo por 2 ou por 3, em prejuízo tanto do Estado como do Comércio, que teria assim absorvido uma boa parte do que lhe deveria ser restituída⁸⁰

Francisco Bicalho insistiu que a maior vantagem da administração privada no porto para o comércio se dava na carga e descarga dos navios e na braçagem das mercadorias até sua entrega aos respectivos donos, pois, os arrendatários teriam interesse em fazer com maior empenho, esforço e esperteza, o trabalho que tiraria suas rendas e daí, a sua maior atividade e mais eficácia no serviço que prestariam aos navios e ao comércio. Em relação ao governo a exploração particular auxiliaria e instigaria a fiscalização e classificações aduaneiras aumentando, portanto, a respectiva arrecadação em benefício do Tesouro.

No embate acerca da administração do cais e dos problemas com as instalações do porto, os engenheiros atuaram ao lado da Companhia *Du Port de Rio de Janeiro* e foram vitoriosos na defesa de manutenção do contrato entre o governo e a companhia. Idealizadores e formuladores do projeto que culminou na reforma do porto do Rio de Janeiro, iniciada durante o mandato de Rodrigues Alves (1902-1906), os engenheiros participaram ativamente da definição do tipo de exploração do porto.

Na outra ponta, a ACRJ e a Federação das Associações Comerciais do Brasil permaneciam em defesa da rescisão do contrato de arrendamento vigente no cais do porto do Rio de Janeiro. As entidades enviaram uma nova representação ao governo com assinatura de todos seus membros, expondo a situação do comércio, perante as ambições da empresa arrendatária. Três meses após o governo receber esta representação, a Câmara dos Deputados recebeu o projeto do deputado Candido Motta relativo aos serviços do cais do porto. No artigo 4º do projeto, o deputado reivindicava providências imediatas para anulação do contrato, que no seu ponto de vista deveria ser administrado por um conselho. Nota-se que este projeto ia ao encontro do projeto da ACRJ para o porto, apresentado pelo barão de Ibirocahy ao Presidente da República, Hermes da Fonseca em 1913.

Em 1914, o mandato de Hermes da Fonseca chegou ao fim, assumindo a presidência da República, Venceslau Braz, em 15 de novembro de 1914. Seu governo coincidiu com a Primeira Grande Guerra Mundial que durou até o fim de sua

⁸⁰ O Imparcial, *Op Cit.*, 3.

administração, em 1918. Venceslau Braz herdou a difícil situação financeira dos governos anteriores e optou pela moratória de noventa dias e a aquisição de um novo empréstimo. O novo Presidente herdou também a questão da revisão, anulação ou permanência do contrato de arrendamento do porto. No entanto, como destacou o Jornal *A Noite*, Venceslau Braz não se manifestou sobre a rescisão nem se quer sobre a revisão do contrato.

Em 1º de fevereiro de 1915, o Jornal *A Noite* publicou um artigo com o título: “*Questões sérias: a renda do cais do porto e os empréstimos, a situação atual*”. A matéria chamou atenção para a dívida das repartições públicas com a companhia arrendatária que acabavam sendo descontadas na cota das taxas remetidas ao governo. Nessa publicação foi apontado o decréscimo considerável das importações, em 1914, e sua repercussão nas rendas das taxas do novo cais do porto, o que expôs a questão da divisão das cotas pagas pela empresa ao Governo.

De acordo com o contrato, a cota do governo até o produto de 3.000 contos era de 50%; de 3.000 a 6.000 contos essa cota era elevada a 70% ; de 6.000 a 9.000 71%, de 9.000 contos em diante era 72%. Contudo, havia casos em que as quotas do Governo eram sempre de 50%, cotas essas definidas em acordos especiais.

No entanto, nem sempre as cotas chegavam integralmente aos cofres em dinheiro, pois a dívida de algumas repartições, como a Estrada de Ferro Central que utilizava dos serviços do cais porto, foram debitadas nestas cotas. Segundo *A Noite*, de 1910 a 1914, a dívida das repartições públicas elevava-se a quantia avultada de 3512:000\$000. As que mais deviam eram as repartições subordinadas ao Ministério da Viação, como a Central do Brasil, que devia 1.825:000\$, a outra era a Oeste Minas que devia 656:000\$000. De acordo com o jornal, as rendas e a divisão das cotas do Governo e da Companhia entre 1910 e 1914 eram de:

Tabela 7: Divisão da renda do porto do Rio de Janeiro entre o governo federal e a companhia *Du Port de Rio de Janeiro*

Anos	Rendas	Governo	Companhia
1910	1.203:854\$	649:427\$	649:427\$
1911	4.155:823\$	2.283:361\$	1.872:462\$
1912	5.677:760\$	3.273:999\$	2.403:761\$
1913	8.700:375\$	5.192:093\$	3.508:282\$
1914	7.012:342\$	3.943:550\$	3.068:571\$
Total	26.845:342\$	15.342:830\$	11.502:503\$

Fonte: (*A Noite*, 1/02/1915)

Embora as reclamações contra a companhia *Du Port de Rio de Janeiro* fossem pertinentes, a companhia cumpriu todo do prazo definido pelo seu contrato, assinado em 9 de junho de 1910. Sua concessão para exploração do “novo cais”, que terminaria em 31 de outubro de 1921, foi prorrogada a título precário. Segundo o Relatório do ministro da Viação em 1921, até o fim daquele ano, a *Compagnie Du Port de Rio de Janeiro* recebeu a quantia de 37.667:339\$484 e o Governo 51.625:2954809. (Ministério da Viação e Obras Públicas, Relatório, 1921, 263)

Em 9 de agosto de 1921 foi chamada a concorrência para a exploração do novo cais, a ACRJ chegou a ser chamada para examinar as condições prescritas no contrato. Apesar do parecer favorável da instituição, o mesmo edital foi anulado pelo aviso n. 34, de 21 de fevereiro de 1922. Em pouco mais de um ano, em maio de 1923, o governo arrendou o cais do porto do Rio de Janeiro ao engenheiro Manuel Buarque de Macedo. Seis meses depois, a concessão foi transferida para *Companhia Brasileira de Exploração*.

A ACRJ, sob a direção de barão de Ibirocahy (1910-1916) atuou fortemente para difundir na sociedade civil e imprimir na sociedade política seu projeto de participação direta na administração do porto do Rio de Janeiro. O “partido dos negociantes” dirigiu a campanha pela criação de consórcio, formado por representantes do estado estrito e da sociedade civil organizada, através da fundação da Federação das Associações Comerciais do Brasil e da aliança histórica com o *Jornal do Commercio*. A entidade dirigiu comissões de estudos, com representantes de outras entidades e enviou representações contra a companhia arrendatária para as agências do governo e para os grandes jornais. Com estes métodos, a ACRJ manteve-se nos centros dos debates, apesar de perder a disputa com os engenheiros sobre essa política para o porto do Rio de Janeiro. Se por um lado a ACRJ não conseguiu derrubar o contrato de arrendamento do cais do porto do Rio de Janeiro, por outro, permaneceu dirigindo outras entidades nas negociações de outras importantes políticas políticas para o porto do Rio de Janeiro.

Capítulo 4

Disputas políticas no novo porto do Rio de Janeiro:

Os embates acerca das obras complementares, da cobrança da taxa de 2% ouro e da mudança do regime de administração do porto do Rio de Janeiro.

Há muito, a ACRJ demonstrou sua capacidade de dirigir o processo de construção de importantes políticas públicas, exercendo direção moral, intelectual e cultural sobre outros aparelhos organizados na sociedade. Como foi visto nos capítulos anteriores, durante o século XX e, sobretudo, a partir da gestão do barão de Ibirocahy (1910-1916), a instituição ampliou seus métodos de intervenção, aumentando seu número de sócios e fortalecendo seus laços com aliados históricos, disputando assim, de maneira mais incisiva, as políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro. A entidade não foi exitosa ao tentar imprimir seu projeto de administração para o porto da capital federal, entre 1912 e 1913. Contudo, permaneceu disputando com outras frações, as políticas acerca do prolongamento do cais, da cobrança da taxa de 2% ouro e, novamente, a mudança do regime de exploração do porto do Rio de Janeiro concretizada em 1934.

. A ACR dirigiu a *Federação das Associações Comerciais do Brasil* e outras entidades representativas dos interesses do comércio e da indústria também em defesa da ampliação do cais, inaugurado em 1910. Em 1913, o ministro da Viação e Obras Públicas, José Barbosa Gonçalves, publicou o edital de concorrência pública para as obras complementares do porto da capital federal. O projeto, no entanto, foi motivo de mais embates entre os engenheiros idealizadores do projeto, as frações reunidas na ACRJ e entre moradores e proprietários de São Cristóvão que alegavam dispêndio de recursos, prejuízos do comércio de cabotagem e a não valorização do bairro de São Cristóvão, esperada com a conclusão do projeto de Francisco Bicalho.

Toda a reforma do porto do Rio de Janeiro foi marcada por conflitos, negociações e tensos arranjos entre as frações que disputaram sua política. Além dos acordos mínimos, necessários a conformação de qualquer política, a conclusão do porto do Rio de Janeiro esteve diretamente atrelada a saúde financeira do tesouro nacional, em virtude de toda sua reforma ter sido realizada com base em empréstimos externos e internos lançados em nome do governo federal.

Entre os anos de 1900 e 1913, conhecido como idade de ouro da primeira República (FRITSCHI, 1990), houve uma considerável recuperação da economia

brasileira com a apreciação da moeda, aumento do saldo em circulação dos empréstimos externos, que dobraram, entre 1900 e 1905, e voltaram a dobrar, entre 1905 e 1913. Somados a estes fatos, as oportunidades que se abriu no mercado financeiro internacional permitiu um significativo aumento da dívida externa, tornado a economia brasileira extremamente vulnerável a qualquer perturbação que afetasse o fluxo de capitais e as exportações. (ABREU, 2002)⁸¹

O governo de Rodrigues Alves transcorreu nesse período de crescimento, o que possibilitou a negociação entre o governo federal e os banqueiros Rothschild de um grande empréstimo para financiar as obras do porto do Rio de Janeiro (Decreto 4839, de 13 de maio de 1903). Em 1908, os déficits orçamentários voltaram aparecer, mas, até 1911, foram financiados por outros empréstimos externos associados a programas de obras públicas. Em 1909, os serviços da dívida retornaram e ao mesmo tempo, os preços da borracha despencaram com a concorrência da borracha asiática e as exportações de café reduziram em virtude da venda de estoques nos Estados Unidos. Antes mesmo da eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o Brasil começava a enfrentar um período recessivo. A situação política na Europa, tencionada pela crise na região dos Bálcãs também dificultava o lançamento de empréstimos para o Brasil.

O ministro da Fazenda, do governo de Hermes da Fonseca (1910-1914), Rivadavia Correa (1913-1914), que assumiu a pasta no início da crise financeira no Brasil, fez um balanço dos déficits do tesouro nacional desde os primeiros governos republicanos para explicar a situação em que se encontravam os cofres públicos quando assumiu o ministério. Para Rivadavia Correia, a conjuntura econômica recessiva, em 1913, era fruto tanto de determinantes externas, como a queda dos preços dos nossos principais produtos de exportação e da fuga de capitais internacionais, quanto da má gestão de recursos empregados em grandes obras públicas.

Segundo o ministro, no primeiro decênio republicano, exceto o ano de 1891 que fechou com o saldo de 8.359:605\$33, todos os anos se encerraram com déficit. No segundo decênio, em plena execução do *funding-loan*, de 1898, foram encerrados com déficits os anos de 1904, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912. (Relatório, Ministério da Fazenda, 19013, XVI). Rivadavia Correia assim justificou a opção política de contenção de gastos, que afetaria a execução de grandes obras públicas em andamento e a execução de outros projetos.

⁸¹ Os fatos históricos a cerca da situação financeira do país entre 1900 e 1914 e o segundo *funding loan* brasileiro está relatado em: (FRITSCH, 1990) e (ABREU, 2002)

“A receita pública não pode ser majorada, chegou a seu máximo na atual situação econômica do país, não sendo lícito exigirem-se novos sacrifícios da nação, por tanto ao poder público só há um caminho: resta a restrição às despesas, cortando inexoravelmente onde é possível cortar, deixando para melhores dias obras e serviços, que se bem proveitosos e dignos de atenção, podem ser adiados, e fazendo com extrema economia e modéstia aqueles que não possa ser preteridos.

[...]

Não nos aproveitou a dura lição que sofremos em 1898, os governos esquecidos de que o país ao terminar o quadriênio Campos Salles, não era um reestabelecido de longa e dolorosa enfermidade, mas apenas um convalescente que necessitava do regime a que havia sido submetido, enveredaram para o caminho das despesas, das grandes responsabilidades, quase às cegas, porque difícil senão impossível era dizer com exatidão o quanto podiam subir os extraordinários compromissos que, em nome do país, se tomavam com contratos e obras de toda a espécie. Uma tal política aplicada desta forma e em momento não propício, não podia deixar de trazer as terríveis consequências que trouxe e que neste momento o Tesouro suporta, fazendo sofrer o país inteiro, na sua indústria, no seu comércio, em todos os ramos da atividade social.”

(Ministério da Fazenda, Relatório, 1913, VIV)

No segundo semestre de 1913, uma missão financeira foi enviada ao Brasil por N. Rothschild & Sons Limited para avaliar a situação financeira do país. A missão retornou disposta a recomendar que qualquer ajuda financeira fosse acompanhada de condicionalidades rígidas. Em março do ano seguinte, uma conferência de banqueiros, liderada pelo grupo Rothschild, decidiu que era necessário obter informações adicionais para tomar posição sobre o lançamento de um novo empréstimo. (ABREU, 2002) Nessa conjuntura, José Carlos Rodrigues, diretor chefe do *Jornal do Commercio* e ex-presidente da ACRJ (1909) foi enviado à Londres para levar tais informações.⁸²

O grupo Rothschild atuou como interlocutor do ministro da Fazenda Rivadavia Correia. O ministro rejeitou⁸³ a primeira proposta apresentada pelo sindicato dos bancos para a renegociação da dívida externa brasileira, por considerar suas exigências muito duras, desejar reduzir a taxa de juros, aumentar o valor do empréstimo e reduzir os descontos no lançamento. Por outro lado, o sindicato dos banqueiros, não aceitou a flexibilização das condições propostas, alegando que o “irresponsável nível de gastos” do passado recente afetavam a credibilidade do governo brasileiro. Como destaca Abreu

⁸² Vale apenas ressaltar que em 25 de outubro de 1913, a ACRJ recebeu em sessão especial da diretoria, a visita dos banqueiros ingleses Evelyn e Arthur Rothschild, membros do grupo Rothschild. (MATHIAS, 1993,176)

⁸³ É importante frisar que as ações praticadas por este e outros ministérios também foram frutos de embates e negociações entre distintas frações e seus respectivos partidos.

(2002), estas negociações foram suspensas, em 27 de junho, um dia antes do começo da Primeira Guerra Mundial (1924-1918)

No início de setembro de 1914, o governo brasileiro decretou a suspensão temporária de pagamentos dos serviços relativos a dívida. Em outubro, o segundo *funding loan* foi acordado, no valor de 15 milhões de libras, para pagar os juros dos empréstimos federais, até 1917. As amortizações da dívida foram suspensas, até 1927.

O mandato presidencial de Hermes da Fonseca se deu em meio a essa conjuntura, demarcada pela falta de crédito e desvalorização cambial. Diante da escassez de recursos, o Deputado Federal Carlos Peixoto, diretor da Federação das Associações Comerciais do Brasil, criticou o Presidente da República pelos gastos públicos e pela falta de credibilidade do Brasil diante dos investidores internacionais:

A crise, todos os dizem, é mais do Tesouro do que da Praça. De um lado o governo não paga ao comércio, o que provoca o presente mal-estar. Daí, como natural consequência, a recusa dos bancos descontar essas contas ou aceitar em caução títulos da dívida pública da União. Os estabelecimentos de crédito não tem confiança no governo, não sabem quando poderão receber tais contas, caso sobre elas emprestem dinheiro.

[...]

Não é mistério que o governo tem gasto largamente os dinheiros da nação em obras dispendiosíssimas, como seja, por exemplo, a construção de vilas proletárias, com a qual gastou nada menos de 20.000 contos, sem ter para tanto, autorização legislativa- o que é um crime.

[...]

Por conseguinte, um governo que se conduz por tal forma não pode inspirar confiança de espécie alguma aos homens de negócio. (ACRJ, Relatório, 1914)

A política de contenção de gastos com obras públicas, anunciada para acalmar os banqueiros no momento das negociações do acordo do novo grande empréstimo, colocou em rota de colisão os interesses das frações que ocupavam o ministério da Fazenda e das frações que ocupavam o Ministério da Viação e Obras Públicas. Este conflito ficou evidente na discussão entre os ministros Rivadavia Correio e José Barbosa Gonçalves, acerca do orçamento de 1914 da pasta da Viação, que será tratado ainda neste capítulo.

O ministro da Viação e Obras Públicas, Augusto Tavares de Lyra,(1914-1918) indicado pelo presidente da República Venceslau Braz, chamou atenção para a

necessidade de execução leal do programa de economia do governo. Nesta exposição, o novo ministro teceu críticas à política de seu antecessor, José Barbosa Gonçalves:

“Ninguém ignora ter sido em relação aos serviços subordinados ao Ministério da Viação e Obras públicas, especialmente os de Estrada de Ferro e portos, que assumimos os maiores compromissos, quando de ano para cá, começamos a praticar, sem cautelosa moderação, uma larga política de melhoramentos materiais. Era natural, portanto, que chegado o momento em que o país, trabalhado por uma intensa crise financeira, agravada pela deflagração da crise europeia, tinha de mudar forçosamente de orientação, afim de reduzir ao mínimo as despesas públicas- para esse ministério se volvesse às vistas da administração no sentido de suspender ou retardar obras que não podiam ser executadas, sem sacrifícios que a situação não comportava.

(Ministério da Viação e Obras Públicas, Relatório. 1915, IV)

O recém-empossado Presidente da República Venceslau Braz analisou o estudo encomendado sobre os encargos da pasta da Viação, notadamente sobre as estradas de ferro e os portos do país e iniciou o trabalho de revisão de alguns contratos. Um dos contratos rescindidos no porto do Rio de Janeiro foi entre o governo e a firma Rebecchi & Comp para a construção de onze armazéns externos. Embora as obras não tenham sido realizadas, os contratantes requereram, pela rescisão de contrato, a indenização sob o argumento de que o governo não cumprira algumas das obrigações que contraíra. Dois árbitros foram escolhidos para realizarem um acordo. Resolvidas as divergências, os árbitros reconheceram que os contratantes tinham direito a indenização de 69.142\$720 ao preço de 44 guindastes elétricos, destinados aos armazéns contratantes.⁸⁴

As obras de prolongamento do cais do porto do Rio de Janeiro também foram afetadas com a política de contenção de gastos públicos, no entanto, os empasses que adiaram a conclusão da ampliação do porto até o fim da década de 1920, começaram na década 10, com divergências acerca da direção que o cais deveria tomar.

4.1- O prolongamento do porto em questão: O debate sobre o prolongamento do Arsenal de Marinha à Ponta do Calabouço

Um ano após a inauguração da exploração do cais do porto do Rio de Janeiro, a insuficiência do trecho do cais que ia do canal do Mangue à Prainha era comentada entre seus usuários. Em reportagem sobre a visita do presidente da República às obras

⁸⁴ Ministério da Viação e Obras Públicas, Relatório, 1915, *Op Cit.*, L.II

do porto, em 21 de setembro de 1911, o jornal *A Noite* publicou uma matéria com destacando o problema:

Basta que todos os serviços de carga e descarga das mercadorias, acrescidos ao embarque e desembarque de passageiros, que brevemente terá de ser ali feito, se acentue mais um pouco, para se ver ali a balburdia que ali reinará por insuficiência do cais de atracação com os serviços da Estação Marítima da Central que dele não podem prescindir por enquanto.

Se há pois uma medida que se impõe com a maior urgência para que sejam atendidos os interesses do comércio é o prolongamento cais em direção ao Caju. Aliás toda a gente e principalmente o Sr. Presidente da República e Ministro da Viação, estão disso convencidos.

(*A Noite*: 21|09|1911)

Acompanharam o Presidente da República o engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto, representante da companhia arrendatária; Adolpho José Del Vecchio, diretor técnico das obras do porto; os diretores da ACRJ; o diretor da estrada de Ferro Central do Brasil, André Gustavo Paulo de Frontin, e representantes da imprensa. Como lembrou o engenheiro Del Vecchio, este projeto de prolongamento do cais, margeando a praia de São Cristóvão até a Ponta do Caju, vinha desde a *Empresa Industrial Melhoramentos do Brasil* e foi aprovado pelo decreto n.6786 de 19 de dezembro de 1907. O engenheiro Francisco de Paula Bicalho modificou o plano, aumentando a linha de atracação de 7.000 metros a 19.000 metros.

O presidente Hermes da Fonseca visitou o porto, atendendo ao pedido do ministro da Viação J. Seabra e foi examinar *in loco* as reclamações da ACRJ. De acordo com a matéria, o presidente da República constatou a urgência de se prolongar o cais até a ponta do Caju. Quando assumiu a pasta da Viação, em março de 1912, o ministro Barbosa Gonçalves se deparou com a bateria de críticas aos serviços da companhia exploradora do cais do porto e contra as obras que estavam em andamento. Em agosto, o ministro anunciou que iria organizar um novo projeto de cais do porto, em apenas sessenta dias. De acordo com o novo projeto, o cais teria início no antigo arsenal de Guerra, sendo construído em curva até a Ilha Fiscal. Do mesmo arsenal, partiria outra amurada de cais passando pelo “mercado novo”, pela ponte das barcas da Cantareira, pela docas da alfândega, pelo arsenal de Marinha em direção à Ilha das Cobras indo finalmente encontrar-se com a parte já pronta do cais, na Praça Mauá. Depois pegaria a outra extremidade do cais, à margem do Canal do Mangue até a ponta do Caju, passando pela Ilha dos Ferreiros. Em fevereiro de 1913, Barbosa Gonçalves, apresentou

ao presidente da República as plantas e o orçamento do edital de concorrência pública para o prolongamento do cais do porto da capital que iria do arsenal de Marinha ao Calabouço.

O jornal *A Noite* publicou, em julho de 1913, uma entrevista com o engenheiro Francisco de Paula Bicalho, autor do primeiro projeto do cais, na qual, apontou os inconvenientes do projeto em questão. Bicalho afirmou que o novo cais seria uma muralha da China que iria isolar a cidade do mar, que o regime das águas daquela parte da costa não permitia que fosse feito o quebra-mar, com o fim de abrigar os navios e as embarcações naquele ponto e que os navios nem poderiam mover –se dentro de tal espaço. (*A Noite*; 08|07|1913)

O grupo inglês John Jackson ganhou a concorrência pública por 17116 contos, tendo oferecido a proposta mais barata entre as seis apresentadas. O prazo para as obras foi definido em três anos. No primeiro ano, a Companhia deveria entregar 15%, no segundo ano 35% e no terceiro ano o restante.

O ministro da Viação José Barbosa Gonçalves concedeu entrevista ao jornal *O Imparcial*, em 6 novembro de 1913, defendendo o projeto de prolongamento do cais até o Calabouço. O ministro criticou o comércio de cabotagem realizado no cais considerando que o mesmo ocupava uma extensão considerável do porto, impedindo que muitos transatlânticos acostassem. Criticou também o fato desse comércio não estar sujeito ao regime alfandegário, e de descarregar suas mercadorias no cais confundindo-se com os serviços aduaneiros, o que em sua opinião, facilitaria o contrabando. O ministro elencou todos os motivos que o fizeram optar pelo projeto:

Primeiro, por uma consideração de economia, porque as novas obras vão interessar principalmente terrenos pertencente a Alfandega e ao Arsenal de Marinha. Demais serão aproveitados para a Cabotagem os grandes armazéns da Alfandega, que tem de ser fechado no começo do ano, quando estiverem de todo terminado as obras do porto em andamento. Além desses motivos fizeram-me pender para o traçado escolhido, outras considerações, como a comodidade do comércio que terá a sua descarga quase à porta.

Outro motivo é o da higiene e da salubridade que terá um cais corrido nesta parte do litoral, altamente cheias de pequenas saliências e reentrâncias. Há finalmente outra consideração que é importante para uma capital como o Rio de Janeiro, que é do embelezamento, pela ligação da Avenida a Beira Mar à Avenida do Cais, além das facilidades de comunicação que acarreta.

(*O Imparcial*: 06/11/1913)

O ministro Barbosa Gonçalves duvidou da veracidade da entrevista concedida pelo engenheiro Francisco Bicalho ao jornal *A Noite*. E sobre a pequena cabotagem, garantiu que a mesma não pagaria taxa alguma e teria seus interesses atendidos no novo cais, na parte final, próximo ao arsenal de Guerra, onde seria construída uma doca destinada ao abrigo das pequenas embarcações sem custo algum. Contra os argumentos sobre a oneração dos cofres públicos com as obras, o ministro contra-atacou:

Os diversos empréstimos para as obras do porto montam à 1b 13.500.000. O último foi de 1b 2.500.000, das quais me informam a Inspeção que foram dispendidas cerca de 1b 500.000, acrescentando que devemos ter em Londres um saldo de 1b2.000.000. A proposta aceita monta a menos de 1b 1.150.000. Já vê o que por esse lado não há dificuldades⁸⁵

Enquanto se defendia o polêmico projeto, Barbosa Gonçalves enfrentava um incidente político que envolveu a Câmara dos Deputados, o Ministério da Fazenda e o Presidente da República. Durante a discussão sobre o orçamento da Viação para o ano de 1914, os relatores da Comissão de Finanças da Câmara Federal seguiram a orientação do ministro da Fazenda, Rivadavia Correia, de conseguir um orçamento equilibrado cortando nos créditos para obras novas e despesas adiáveis de todo o gênero. Atingido por essa medida, o ministro Barbosa Gonçalves se empenhou em pleitear algumas verbas para a continuação de obras encetadas que não pudessem sofrer interrupções para satisfação de contratos em via de execução. Para obter as verbas, o ministro da Viação buscou apoio de Pinheiro Machado, homem de confiança do Presidente da República. Segundo *O Imparcial*, o líder do governo enviou à Comissão de Finanças a seguinte carta:

Envio-te a lista das autorizações porque se interessa o Marechal, relativas ao orçamento da Viação

[...]

- a) Compra da Estrada de Ferro Bauru e Ipapura;
- b) A revisão do contrato ferroviário do Saneamento da Baixada Fluminense e outros;
- c) A abertura de créditos necessários para estudo e execução de qualquer obra, trabalhos e serviços do Ministério da Viação cujas as construções estejam autorizadas por lei orçamentária anterior;
- d) Construção do porto de Torres.

(O Imparcial: 16/12/1913)

⁸⁵ *Ibd.*

Ciente de que o ministro da Viação Barbosa Gonçalves estava de posse da carta com as autorizações dadas pelo Presidente da República, o ministro da Fazenda, Rivadavia Correia, também procurou o Senador Pinheiro Machado, obtendo deste uma contraordem formal às emendas do ministro. Como assegura *O Imparcial*, humilhado, diante do incidente, Barbosa Gonçalves apresentou seu pedido de demissão à Pinheiro Machado.

O projeto de prolongamento do porto do Rio de Janeiro do arsenal de Martinha ao Calabouço foi aprovado pelo Decreto nº 9881, de 15 de novembro de 1912. O edital de concorrência pública data de 20 de fevereiro de 1913. Conforme o despacho, em 13 de outubro de 1913, foi aceita a proposta de Sir John Jackson (Sul America Limited).

No entanto, o projeto que serviu de base para formulação do edital de concorrência pública foi rejeitado pelo ministro da Fazenda, Rivadavia Correa, sob a alegação de que o mesmo iria acarretar grandes ônus ao Tesouro Nacional. No início de 1914, por carta oficial, deu-se o rompimento com a firma John Jackson. A companhia dirigiu ao ministério da Fazenda um longo memorial no sentido de garantir seus direitos. Segundo informações do jornal *A Noite*, em 16 de julho de 1915, a Comissão Revisora dos Contratos concluiu seu minucioso parecer com as seguintes razões:

- 1- Que a concorrência pública foi decretada sem prévio consentimento do Ministério da Fazenda
- 2- Que não há contrato a executar e que o governo não deve firma-lo as razões no parecer e outras constantes no parecer sobre o porto de Jaguará;
- 3- Que o porto do Rio de Janeiro não reclama, por enquanto a ampliação das obras já em trafego

(A Noite: 16 de Julho de 1915)

Embora não tenha efetuado nenhuma obra, a companhia de Sir Jackson recebeu uma indenização de 400:000\$000 do governo da República. Pelo decreto nº12682, de 17 de outubro de 1917, o governo autorizou a emissão de apólices para o pagamento da indenização. O jornal *A Noite* protestou contra a indenização, em 3 de setembro de 1916:

O Prolongamento do cais do Porto

Sr. John Jackson ainda vai receber pelo que não fez?

O Governo no ultimo despacho coletivo, resolveu declarar que não celebraria contrato com a empresa organizada pelo Sir John

Jackson para as obras de prolongamento do cais do porto desta capital à ponta do Calabouço.

Como o público deve está lembrando, no Governo passado que quase ao apagar das luzes o Sr. Dr. Barbosa, ministro da Viação, resolveu contra a opinião competente no assunto, fazer aquela inútil construção, para a qual conseguiu a felizarda empreitada Sir John Jackson.

O negócio era tão escandaloso, que mesmo o presidente da República não se sentiu com coragem de executa-la.

Mas o principal já havia sido feito....

Sir John Jackson entrou na concorrência e obteve preferência e só isso lhe deu o direito para acionar a união.

O atual Governo, afim de evitar maiores prejuízos para o Tesouro, ao que hoje pudemos saber, vai entrar hoje em acordo com Sir John Jackson para pagar-lhe o que dependeu nos negócios preliminares da concorrência. Enquanto porém esse negócio não se faz, para que a nação não possa ser acionada, o Governo assinou aquele decreto, que causou espécie aos que não conhecem as praxes da burocracia.(A Noite:03/09/1916)

A orientação do ministro da Fazenda, Rivadavia Correa, sobre o corte nas despesas com grandes obras públicas, especialmente aquelas que ainda não haviam sido iniciadas, acabou prevalecendo sobre a decisão do ministro da viação José Barbosa Gonçalves em levar a cabo o projeto de prolongamento do cais para o calabouço. O projeto de José Barbosa Gonçalves, além de afetar diversos interesses já estabelecidos no porto foi considerado por alguns setores, incompatível com a situação financeira do país.

4.2- O prolongamento do cais do porto do Canal do Mangue à Ponta do Caju

Com a conjuntura econômica desfavorável e a decisão política de cortar os gastos com obras, o volume de obras foram drasticamente reduzidos no governo de Venceslau Braz. A deflagração da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) teve efeitos imediatos sobre o comércio internacional, afetando o fluxo de pagamentos externos, a receita tributária e a indústria de café. Como chama atenção Winston Fritsch (1990) as exportações brasileiras não chegaram ser adversamente afetadas em 1915, pois continuaram a atingir o mercado alemão através dos países neutros da Escandinávia, até o bloqueio naval dos aliados, em 1916. Segundo o autor, o maior problema foi com a estagnação das importações aos níveis já extremamente deprimidos, atingidos ao termino da recessão de 1913-1914. Essa contração do volume de importação ameaçava transformar o desequilíbrio fiscal do governo federal em uma crise fiscal permanente,

caso não fosse alterada a dependência da receita dos impostos sobre a importação. (FRITHSCH, 1990).

Em linhas gerais, a orientação seguida pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Augusto Tavares de Lyra, foi:

- a) O adiamento ou redução das obras contratadas;
- b) A limitação dos depósitos já efetuados;
- c) Supressão das garantias de Juros;
- d) Rescisão amigável dos contratos;
- e) Substituição do pagamento por unidade de obra pelo regime de preço global;
- f) Decretação da caducidade de alguns contratos nos casos e pelo modo expressamente previsto em suas cláusulas;
- g) Supressão da cláusula de isenção de direitos em todos os contratos revistos;
- h) Liquidação das questões pendentes.

(Relatório, Ministério da Viação e Obras Públicas:
1916,.35)

Para ajustar a receita, o governo de Venceslau Braz (1914-1918) ampliou, substancialmente, a base de produtos sujeito ao imposto de consumo, manteve as despesas do tesouro em níveis baixos e uma nova emissão de notas do Tesouro e de títulos federais de longo prazo. (FRITSCHI, 1990) Foram revistos também, inúmeros contratos para construção de linhas férreas e de portos em todo o país.

Durante o governo de Venceslau Braz, não se falou em prolongamento do cais do porto do Rio de Janeiro. O assunto só voltou à tona em 1919, durante o governo do vice-presidente Delfim Moreira, que assumiu a presidência após a morte do Presidente Rodrigues Alves, em 16 de janeiro de 1919. Em seu curto mandato, que terminou em 28 de julho de 1919, Delfim Moreira enfrentou muitos problemas sociais e deixou o país por cerca de dois meses sob a responsabilidade do ministro da Viação e Obras Públicas, Afrânio de Mello Franco. Dois meses antes de acabar seu mandato, assinou o decreto que modificou o projeto original de ampliação do porto para a Ponta do Caju.

Com o fim da Primeira Guerra Mundial, os países aliados experimentaram um *boom* econômico que culminou em um considerável aumento nas exportações brasileiras. Além disso, em 1918, houve uma geadada, afetando a oferta de café no mundo que influenciou positivamente a economia brasileira, em virtude do aumento do preço do principal produto de exportação. As importações, restringidas pela guerra, também

voltaram a crescer. Nos três primeiros anos após o fim da guerra, a economia brasileira recuperou rapidamente seus níveis de atividade, após uma relativa estagnação.⁸⁶

Apesar da sensível recuperação da economia, Delfim Moreira, em mensagem ao Congresso Nacional, em 1919, considerou a depressão do tráfego e as dificuldades orçamentárias para se investir no porto:

Ainda continua a pesar sobre o serviço dos portos as condições de ordem geral que determinam a depressão do tráfego e a escassez das verbas orçamentárias destinadas a execução de obras de melhoramentos. Todavia há uma tendência pronunciada de aumento de receita em alguns portos em tráfego.

(Delfim Moreira, 1919, p.78)

Tendo em vista a normalização do tráfego em muitos portos pelo mundo e o aumento da demanda de produtos primários na Europa, Delfim Moreira, apresentou um novo projeto de ampliação do porto do Rio de Janeiro. A ACRJ enviou ao governo sua avaliação do projeto de complementação do porto do Rio de Janeiro e remeteu um ofício ao ministro da Viação, Afrânio de Mello Franco, destacando seu apoio ao novo projeto. O ofício foi publicado pelo jornal *A Noite* de 25 de abril de 1919.

O prolongamento do cais do porto
A ACRJ. ao Sr. Ministro da Viação

“Essa diretoria pede vima para fazer a V. Ex a expressão de seu vivo aplauso, pela patriótica e sabia resolução do Governo de fazer executar o prolongamento do cais do porto, uma das grandes aspirações do nosso comércio, a longo tempo patrocinada por esta Associação. Esta diretoria sente-se sobremodo desvanecida, constatando ainda o fato de ter V. Ex. se designado na solução de magno problema, atender várias considerações que esta Associação teve em tempo, a honra de submeter ao esclarecido estudo dos poderes públicos e que representava o resultado do detido exame que submetera a importantíssima questão, em sucessivas reuniões, assistidas por eminentes parlamentares especialistas no assunto, entre os quais preclaro o saudoso Deputado Dr. Carlos Peixoto Filho. Agradecendo, pois em nome do comércio desta praça, mas este inestimável serviço que V.Ex., vai prestar-lhe e que assinará de maneira indelével a fecunda administração de V. Ex., sirvo-me do ensejo para reiterar a V.Ex. a segurança de minha mais alta estima e mui distinto apreço. Atenciosas Saudações. (A) Augusto Ramos, Vice presidente em exercício.

(A Noite: 25/04/1919,3)

⁸⁶ FRITSCHI, 1990, *Loc Cit.*

Como destaca o documento, a ACRJ participou de muitas reuniões com agentes da sociedade política para definição e redefinição deste novo projeto para ampliação do cais do porto do Rio de Janeiro. Além de sua participação nos estudos, enquanto entidade representativa, o projeto da ACRJ foi defendido pelo Deputado Federal Carlos Peixoto, integrante da direção da Federação das Associações Comerciais do Brasil. A publicação deste ofício no jornal, cumpriu a função de demonstrar o apoio da instituição a iniciativa do governo federal e, principalmente, chamar atenção para a vitória da ACRJ na inscrição de seu projeto na sociedade política.

No ano de 1919, a ACRJ junto a outras associações congêneres, os principais jornais da capital, os ministérios da Viação e da Fazenda e a municipalidade da capital Federal, participaram dos debates sobre as obras para ampliação do cais do porto carioca. Em 21 de maio de 1919, foi assinado o primeiro decreto que modificou o antigo traçado do prolongamento cais do porto, entre o canal do Mangue e a ponta do Caju. O novo traçado, assinado pelo engenheiro José Bandeira, agradou, tanto ao Presidente da República quanto, o então, Prefeito da Capital Federal, o engenheiro Paulo de Frontin. Logo após a assinatura deste decreto, a ACRJ enviou ao presidente da República um longo memorial considerando o aumento da renda bruta que tais obras complementares representavam:

Na extensão do cais até o Caju haverá uma grande superfície de terrenos que poderão ser arrendados ou vendidos, com a área de 961.200 metros quadrados; estes terrenos estarão nas mesmas condições da zona atual do cais, que foram vendidos em 1918 por preços que variam de 100\$000 a 200\$000 por metro quadrado, ou seja, uma média de 150\$000, preço que naturalmente subirá posteriormente, assim teremos uma importância total de venda de terrenos de 144.180:000\$000. Além disso a renda das propriedades, a eventual e a sublocação, arrecadada pela fiscalização do porto, independentemente das taxas cobradas pela Compagnie du Port, merecem também atenção quanto aos recursos que podem vir pela execução de novas obras, porque, em 1918, elevaram-se essas rendas a 1473:500\$935.

Vê-se, portanto que a continuação das obras respondendo a reclamações tão premente do comércio e da navegação feita por seus diversos órgãos autorizados, é justificada, porque os recursos provenientes da exportação dão de sobra para custear os compromissos tomados.

(A Noite: 27 05/1919)

No documento a ACRJ afirma temer que as novas obras no porto do Rio de Janeiro resultassem em novos impostos. A cobrança da taxa de 2% em ouro, cobradas ao comércio importador para custear o empréstimo obtido na primeira fase da reforma, ainda vigorava no porto da Capital federal. Em 12 de junho de 1919, o jornal *A Noite* publicou o segundo ofício da ACRJ enviado, ao ministério da Fazenda:

A diretoria da Associação Comercial do Rio de Janeiro tem a honra de vir solicitar os bons ofícios de V.Ex. no sentido de ser, apressadas as obras do prolongamento do cais do porto, de acordo com a adução tomada a esses respeito pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Na sua brilhante exposição de motivos, o Sr. Antônio de Mello Franco, demonstrou amplamente que, a despeito se seu grande vulto, tais obras podem ser levadas a efeito sem necessidade de novos impostos ou qualquer outro ônus para praça. Como o prolongamento do porto representa uma obra inadiável, cuja urgência já está nos sentindo, e, no caso haja de ser considerado o aspecto financeiro, esta diretoria que já teve a honra de apresentar aos Exmos. Sr. presidente da República e ministro da Viação, pede a vênua para vir hoje à presença de V. Ex. manifestando-lhe a fundada esperança do comércio de que V. Ex. se dignará secundara a aspiração da praça com o justo perigo e influência de que goza o Governo.

(A Noite: 12/06/1919, 3)

Ainda em 1919, o ministro da Fazenda, José Pires do Rio, nomeado pelo Presidente Epitácio Pessoa (1919-1922) destacou que, embora a situação financeira fosse melindrosa, as frações dominantes pressionavam o governo para que levassem a efeito “empreendimentos de toda a sorte”:

Como se fossem satisfatória as condições financeiras, alvoraçam-se todos em considerar impreterível necessidade de acudir a todas as classes fustigadas pelas dificuldades atuais da vida a tomar mediadas que desenvolvam o mecanismo administrativo, prosseguir as obras encetadas, levar a efeito empreendimentos de toda a sorte. Afanam-se, por sua vez, os poderes públicos em conceder favores, aumentar vencimentos, criar serviços, promover melhoramentos e etc... Força é convir que, nesse ambiente, emparelham-se, com os mesmos desígnios, os dirigentes e as grandes classes sociais. Há no ânimo de todos manifesta estado, solver, sob todos os aspectos, os problemas nacionais, preparar o cenário para os grandes dias deste opulento país.

(Relatório, Ministério da Fazenda, 1919, 8)

Como o ministro Rivadavia Correia, José Pires do Rio, fez uma crítica aos grandes gastos posteriores ao primeiro *fundig loan* (assinado no governo de Campos

Salles) que acabaram culminando na assinatura do segundo *funding*, após apenas 16 anos.

Infelizmente, não soubemos aproveitar a lição do primeiro *funding*, que nos indicava continuar a norma de ação do governo Campos Salles e adaptá-la as novas condições que se fossem acentuadas no desdobramento da vida nacional. Mudamos de rumo e, prematuramente, sem termos consolidado a situação, enveredamos pela ambicionada política das grandes realizações, que só é promissora e eficaz, quando oportuna e segura. Daí o segundo *funding*; e, como se nada turbasse o ambiente em que giram a fortuna e o crédito público, prosseguimos a mesma orientação que nos conduziu a tão deprimente contingência. Fora perdida a dura lição. Desfizera-se facilmente a amargura dos grandes transes. Rápido passara-nos o travo de acumulados *déficits*, em assustadores montantes que passam de um para outro exercício, como sobrecarga que tudo desarticula e esmaga. E a dívida interna tomou grandes proporções com o repetido desdobrar de apólices e formidáveis jatos de papel moeda desajudado de lastro metálico em conveniente correlação.

(Relatório, Ministério da Fazenda, 1919, 8)

Embora chamasse atenção para a necessidade de cautela com os gastos públicos, o ministro da Fazenda ressaltou a importância de medidas que garantissem a expansão do crédito, a acumulação de capital, o amparo a indústria, o desenvolvimento dos transportes e etc:

Quaisquer que sejam estas perturbações e dificuldades da nossa vida econômica, elas não serão irremovíveis, desde que saibamos enfrentar e vencer, com persistirmos no forcejar pertinaz, incessante pela redução de tudo ao que for estritamente necessário; e principalmente, pela realização, pronta e decidida, de acertadas medidas atinentes a expansão e firmeza do crédito, à acumulação de capitais, ao legítimo amparo da indústria, à restauração aumento de meios de transportes, ao desenvolvimento da produção, aos serviços de arrecadação e fiscalização das rendas e despesas, ao intercâmbio geral, à segurança dos mercados, ao justo equilíbrio entre produção, distribuição e consumo.⁸⁷

O decreto legislativo, de 10 de janeiro de 1920, deu autorização para execução de parte das obras de prolongamento do porto do Rio de Janeiro. No entanto, a economia brasileira apresentava novos sinais de debilidade. O rápido *boom* dos países

⁸⁷ Ibid., 16

centrais, vividos logo após o armistício, em 1918, teve vida curta. A partir de meados de 1920, uma violenta recessão nos Estados Unidos e no Reino Unido provocou a queda vertiginosa dos preços internacionais de produtos primários. Essa recessão novamente recaiu sobre a economia brasileira. Segundo Winston Fritsch (1990), a violenta queda das exportações ocorreu simultaneamente à aceleração tardia do volume de importação estimulado pelo *boom* e pela apreciação cambial anteriores, provocando a súbita reversão da balança comercial, em meados de 1920, o que além de ter efeito fortemente recessivo, causaria uma nova depreciação cambial no segundo semestre desse ano.

Em agosto de 1920, sete meses após a assinatura do decreto legislativo que autorizou o início das obras, a empresa *Du Port de Rio de Janeiro*, arrendatária do cais do porto, dirigiu um ofício ao Ministério da Viação e Obras Públicas reclamando a urgência de se iniciar as obras complementares:

Cumprimos o dever de levar a esta digna fiscalização que está se tornando muito crítica a situação do caso do porto para poder atender ao número considerável de navios que requisitam os serviços de carga, descarga, transporte, armazenagem que ali costumam ser feitos.

Por melhor que se aproveite a extensão do cais e a área dos armazéns disponíveis não é possível atender os serviços que estão sendo requisitados, executando-se os na forma regular para o qual eles venham sendo feitos até o presente momento.

Temos que dentro em pouco todos os armazéns, pátios e cais fiquem abarrotados, obrigando portanto os navios com seus respectivos arrendamentos a grandes espera no nosso porto.

Nessas condições apelamos para a fiscalização, que verificando pessoalmente a situação, melhor poderá avalia-la e então promover o Exm. Sr. Ministro da Viação e Inspetor Federal de Portos Rios e Canais, as providencias de caráter urgente que melhor remodelem a situação crítica que se manifesta e que já começa a impressionar o comércio e a navegação.

(*O Imparcial*:05/09/1920,7)

O decreto de 2 de junho de 1920, abriu a concorrência pública para a construção de 600 metros de muralha de cais para 10 metros de profundidade e dois enrocamentos com volume de 78.587,3 metros, conforme edital publicado no *Diário Oficial* de 15 de fevereiro de 1921. Em 8 de abril de 1921, foram recebidas as propostas da *Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas e da Societé de Construction du Port da Bahia*, firmando-se com a segunda o contrato em 19 de dezembro de 1921.

De acordo com Fritschi (1990), o Tesouro aumentou rapidamente sua dívida de curto prazo com o Banco do Brasil. Mesmo assim, através do decreto nº15.038, de 6 de

outubro de 1921, foi aprovado o projeto para a construção de cais na Ilha do Governador, com o fim de estabelecer a zona franca do porto, bem como o orçamento de 29.969:840\$ para execução imediata do primeiro trecho, com 900 metros de extensão. (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1921,265)

A situação permaneceu crítica até o primeiro semestre de 1922. O governo de Epitácio Pessoa (1919-1922) não conseguiu conter o crescimento das despesas, nem liquidar as dívidas. No fim de seu mandato foram decretadas as emissões de apólices para execução de grandes obras públicas. Através do decreto nº 15.697, de 27 de setembro de 1922, foram destinadas 15 mil apólices ao custeio das despesas do porto do Rio de Janeiro (até ponta do Caju). Pelo decreto nº 15.793, de 9 de novembro de 1922, foram autorizadas a criação de apólices até a quantia necessária para pagamento, em moeda corrente, das obras do cais da Ilha do Governador.

4.3- Novo Governo, novo Projeto de ampliação do cais do porto do Rio de Janeiro

Arthur Bernardes assumiu a presidência da República, em 15 de novembro de 1922. Neste período, as grandes economias da Europa Ocidental ainda enfrentavam uma política econômica inflexível para reorganizar suas finanças, após a Primeira Guerra Mundial. O ministro da Fazenda, Raphael A. Sampaio Vidal, indicado pelo presidente, Arthur Bernardes, também criticou as grandes obras realizadas no país pela União à custa de empréstimos e emissões de apólices:

O Brasil, que, em 1914 já vinha caminhando com passos um tanto vacilante sob o regime de suspensão das amortizações, agravou então a sua situação financeira de então a esta parte. Tendo haurido pouco proveito da situação europeia, que tanto precisava dos recursos da América, e sofrido os efeitos deletérios da guerra, pouca atenção prestou a essa política restauradora dos outros povos. Com uma ansiedade verdadeiramente indômita de crescer depressa e realizar em uma década o que os povos fizeram em meio século, continuou sempre a política das iniciativas arrojadas, sem o exame dos meios de sustentá-las na execução. Esse arrojo, embora com intuítos evidentemente patrióticos, tem criado uma situação muito angustiada: acréscimo rápido e impressionante da dívida pública, comprometendo mais de um terço da receita, desordem crescente e lamentável da vida orçamentária e de quase todos os recantos da administração pública,

Nos últimos tempos, a febre de iniciativas grandiosas atingiu a proporções surpreendentes, sem o menor exame das forças necessárias para custeá-las e sustenta-las. Basta recordar que, nestes anos mais

próximos os empreendimentos novos e avultados, de diferentes ordens, consumiram, além das rendas orçamentárias, mais de dois milhões de contos de réis, em diversos empréstimos externos e internos, com responsabilidades de toda a espécie, algumas insolitamente gravosas.

(Relatório, Ministério da Fazenda:1922, IX)

A agonia financeira que marcou quase todo o período do governo de Epitácio Pessoa começou a melhorar em fins de 1922. O preço internacional do café voltou a crescer, houve reversão da tendência de queda das exportações e do déficit comercial que repercutiu em uma rápida retomada do crescimento da produção industrial. Os programas de obras públicas e a facilidade de obtenção de crédito sustentaram altos índices na construção civil.⁸⁸ Entretanto o governo de Artur Bernardes (1922-1926)⁸⁹ herdou uma balança de pagamentos vulnerável e uma crônica crise fiscal. (ABREU: 1990)

A pesar da política de contenção de gastos, as frações interessadas na promoção e na conclusão das grandes obras de infraestrutura continuavam a atuar em defesa do prolongamento do cais do porto. Em 1924, foi assinado o decreto n.16439 de 2 de abril que substituiu os anteriores. Na exposição de motivos foram destacados importantes elementos que sintetizam a história dos melhoramentos do porto após a proclamação da República e os problemas dos tempos do Império.

Senhor Presidente da República_ dos projetos iniciais de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro, aprovados pelos decretos ns. 4960, de 18 de setembro de 1903 e 6.786, de 9 de dezembro de 1907, a parte em tráfego, desde 1910, constituída pelo cais de 3.298 metros, com as obras e instalações complementares, está muito longe de corresponder ao desenvolvimento comercial desta grande cidade e as provisões seguras do autor daqueles planos, o grande engenheiro Francisco Bicalho.

⁸⁸ Segundo Winston Fritsch durante o mandato de Epitácio Pessoa houve intervenção federal no mercado de café que atenuou as consequências domésticas do choque externo causado pela recessão mundial. Essa medida, entretanto, foi coadjuvante da política cambial que visava arrefecer o ritmo da desvalorização cambial. Essa depreciação contribuiu para redução das importações e, por conseguinte, reajustamento do balanço comercial entre 1921-22, além de proteger de perdas substanciais a renda dos exportadores e das indústrias que competiam com as importações. (FRITSCH,1990)

⁸⁹ No governo de Arthur Bernardes destacou-se a política de defesa “permanente” dos preços do café e drástica redução do déficit público, com corte nos gastos e a partir de 1923, observa-se novamente uma acelerada depreciação da moeda. Temendo perder o controle sobre a política monetária e a recorrência de uma crise cambial, as autoridades brasileiras formalizaram um novo pedido de empréstimo de 25 milhões aos banqueiros ingleses, aceito no primeiro trimestre de 1924, o empréstimo, no entanto, acabou sendo inviabilizado. (FRITSCH,1990, 54)

A extensão linear do cais acostável fora calculada para um movimento de mercadorias importadas e exportadas, que pela media deduzida dos anos de 1900, 1901 e 1902, não se elevava a mais de 1.600.000 toneladas. Esse movimento pela média registrada, nos últimos anos, sobe a mais de 2.500.000 toneladas. Representa esta quantidade dividida pela extensão do cais, uma utilização por metro e por ano superior a 750 toneladas quando o projeto do prolongamento do porto se fundava em um aproveitamento fixado em 400 toneladas. Daí resulta que quarenta por cem dos navios que procuram o Rio de Janeiro deixam de atracar ao cais.

Evidentemente, portanto, se tem feito sentir a necessidade de estender as obras executadas e de realizar o plano integral de que são elas parte.

(Ministério da Viação e Obras Públicas, Relatório, 1924, 320)

Segundo este parecer, os decretos de ampliação do porto do Rio de Janeiro, assinados no governo de Epitácio Pessoa, acabavam dispersando em três fragmentos separados, ou seja, três portos distintos. O ascendente movimento de entrada no porto nos últimos quatro anos justificava o novo traçado. Em 1920, foram 1.425 navios, em 1921, 1.427, em 1922, 1.887, em 1923, 2.105 navios. Na falta de cais, estes navios acabavam descarregando ao largo, como nos tempos do Império, tendo suas mercadorias levadas para os trapiches ainda existentes ao largo do litoral, no Canal do Mangue à Ponta do Caju, no Retiro Saudoso e no antigo cais da Alfandega.

As obras foram orçadas em 35.812:950\$000. De acordo com o parecer, as obras anteriores, só na parte iniciada, montariam em 36.398:950\$570 e a extensão dos dois contratos anteriores era de 1.200 metros, a do novo de 1.391 metros. Segundo o parecer, dos créditos abertos somados 48.169:840\$, dos quais 18.200:000\$ para a ampliação do porto até o Caju e 29.659:840\$ para a zona franca restavam 43.859:351\$007, ou seja, mais do que suficiente para atender as despesas do novo contrato. Este decreto de 2 de abril de 1924 estabeleceu que as obras completariam o cais já existente até atingir a extensão de 4.800 metros. Na nova área adquirida, seriam construídos os novos depósitos para manganês, carvão, madeira e sal, sendo instalada uma zona para o comércio de cabotagem, desafogando assim o cais já existente. (Ministério da Viação e Obras Pública, Relatório, 1924)

Os trabalhos de prolongamento do cais até a praia de São Cristóvão, foram inaugurados em 2 de junho de 1924, segundo o relatório do ministro da Viação e a própria imprensa, as obras prosseguiram com normalidade. Entretanto, em fins de 1924, houve um grande congestionamento no porto do Rio de Janeiro que reacendeu o debate

sobre sua deficiência. A ACRJ elaborou um parecer sobre o assunto e o entregou ao ministro da Fazenda, defendendo a urgência do prolongamento do cais.

O jornal *O Imparcial* reproduziu a entrevista dada ao *Jornal do Brasil* por José de Aguiar Toledo Lisboa, fiscal das obras de prolongamento do porto. A matéria, de 17 de junho de 1925, além de dar publicidade as obras do ministro da Viação procurou justificar os grandes gastos com as obras e exaltar a condução da política do Presidente da República Arthur Bernardes:

Temos, no atual governo, uma reprodução das iniciativas do quadriênio Rodrigues Alves, que se considera hoje como, talvez, o melhor que tenha tido à República

Ao longo do saudoso estadista Rodrigues Alves, temos o Dr. Arthur Bernardes, com a sua atenção desviada para assuntos urgente com a constante manifestação de indisciplina por parte de nossas forças armadas, enfrentando problemas de maior interesse: reforma da justiça, reforma do ensino, menores abandonados e muitos outros com a elaboração brilhante do ex- Ministro da Justiça Dr. João Luiz Alves e agora o prolongamento do cais, confiada a uma companhia nacional de maior idoneidade moral e técnica, sem necessidade de se recorrer a uma firma estrangeira.

(O Imparcial:17/06/1925.,2)

Em outubro de 1926 foi inaugurado o primeiro armazém de bagagem de passageiros a cargo da companhia arrendatária do porto. Em 26 de novembro desse ano, foi inaugurado o primeiro trecho de prolongamento do cais. Como de costume, a inauguração reuniu importantes autoridades do país, dentre as quais, o presidente da República, os ministros da Viação, o ministro da Fazenda e etc. O trecho tinha a extensão de 400 metros, por dez de profundidade. Uma importante parte do aterro havia sido concluída, tendo sido lançado ao mar um milhão de metros cúbicos de terra.⁹⁰

A conclusão das obras de prolongamento do cais se postergou para o mandato presidencial de Washington Luís (1926-1930). Em fevereiro de 1927, o novo Presidente percorreu as obras de prolongamento do cais e segundo *O Imparcial*, saiu da visita com ótimas impressões sobre as obras. Em setembro de 1928, o *Jornal A Noite*

⁹⁰ As críticas as obras do porto, que sempre esquentaram os debates da imprensa, não foram vistas nos periódicos analisados. A ausência de críticas à política portuária neste período, pode estar relacionada ao estado de sítio decretado pelo Presidente Arthur Bernardes. Após o fim do quadriênio do Governo de Arthur Bernardes e o fim do Estado de Sítio, vários jornais começaram a atacar o governo que passou. O *Jornal O Imparcial*, apoiador de seu governo, novamente partiu para defesa de sua política, justificando sua política de repressão e rememorando a execução das obras de prolongamento do porto do Rio de Janeiro.

publicou uma reportagem sobre a necessidade de se entregar à exploração, urgentemente, os novos trechos do cais construídos:

O Prolongamento do Cais do Porto

O desenvolvimento de nossa cidade tem ganho proporções de tamanho vulto, nos últimos tempos, que não é mais possível negligenciar acerca da solução de certos problemas a que está presa a nossa boa marcha de muitos dos mais importantes serviços públicos.

[...]

Mas onde a urgência de tais soluções se impõe, como em nenhum outro caso, é quanto ao porto. A insuficiência de espaço para atracação de navios está criando sérias dificuldades à Praça e às companhias de Navegação, que são forçadas à prolongar a estadia de seus navios, na Guanabara por vários dias e semanas.

(*A Noite*: 12/09/1928, 1)

Em 9 de outubro de 1929, o presidente da República assinou o decreto abrindo mais um crédito especial de 20 mil contos para atender os trabalhos de construção do prolongamento de cais do porto da capital. No dia 13 de fevereiro de 1930, o *Jornal A Noite* publicou uma matéria sobre o pedido do Ministério da Viação e Obras Públicas ao Tribunal de contas e ao Tesouro a importância de 18:441:067:476 para pagamento dos serviços de prolongamento do cais no período de janeiro à outubro de 1929. Em dezembro do ano seguinte, já durante o governo provisório de Getúlio Vargas, o *Jornal O Correio da Manhã* noticiou a abertura de um crédito de 10 mil contos para as mesmas obras. Como bem lembrou o periódico:

[...]

Juntando-se esse crédito aos anteriores, ter-se-á a importância de 70:424:173\$061, representando o custo das obras executadas de acordo com o programa traçado no contrato de 28 de abril de 1924 e termo aditivo de 15 de abril de 1926 [...]

O *Correio da Manhã* criticou o pedido de novo crédito para novas obras complementares, alegando que a situação financeira do país não permitia tal comprometimento:

As condições atuais do tráfego do porto não exigem, nem a situação financeira do país permite, atualmente cogitar-se da execução de obras complementares do prolongamento do cais, nem completo aparelhamento deste, serviços que foram orçados em mais de 35.000:000\$ e hoje exigem dispêndio ainda maior. O que, porém, é necessário, segundo as observações da Inspeção, é proporcionar ao novo cais a sua possível utilização imediata, assegurando-lhe o acesso

à navegação, até pelo menos, o trecho em que se acham as instalações do Moinho da Companhia Luz Elétrica para a descarga do trigo anel. (Correio da Manhã, 02/12/1931)

Somando-se a polêmica política para exploração do cais do porto do Rio de Janeiro e aos debates para definição e redefinição acerca do prolongamento de seu cais, a permanência da cobrança da taxa de 2% ouro sobre o material importado, também colocou grande grupos organizados na sociedade em disputas. Assim como nas outras políticas, discutidas conjuntamente pela sociedade civil organizada e pela sociedade política, a ACRJ conseguiu aglutinar outras frações em torno de seu projeto, traduzindo sua demanda na definição da política pública.

4.4- A definição e redefinição da política de cobrança da taxa de 2% ouro sobre as mercadorias importadas

Na década de 1930, a taxa de 2%, pagos em ouro, sobre as mercadorias importadas pelo porto do Rio de Janeiro, ainda onerava o comércio importador, os consumidores de produtos importados da Capital e dos Estados adjacentes. Essa taxa, definida pela Lei número 3.314 de 16 de outubro de 1886, passou a ser cobrada no porto do Rio de Janeiro, em 1903, para pagar os juros do empréstimo contraído em nome do financiamento das obras do cais do porto carioca.

Suprimir ou manter uma fonte de renda como essa não era uma questão a ser resolvida sem ônus político e financeiro. Os anos de 1929 a 1930 caracterizam-se pelo drástico declínio do movimento comercial do Brasil e do Porto do Rio de Janeiro e pela baixa de preço dos principais produtos de exportação, o que reduziu a capacidade de compra do país. O café que atingia 71% do total das exportações em 1929, teve uma queda de preço de 22,5 centavos de dólar por libra, para 8 centavos de dólar por libra, entre setembro desse ano e 1931.(LOBO, 1978)

O porto do Rio de Janeiro também sofreu o impacto da crise, conservando o déficit da balança comercial. Em 1930 e 1931, as exportações e importações caíram drasticamente no porto carioca, recuperando-se somente em 1932.

A polêmica a cerca da cobrança da taxa portuária, tão questionada no início da exploração do porto do Rio de Janeiro, voltara a ser discutida durante o governo de Washington Luís.⁹¹ No entanto, os debates acerca da sucessão presidencial acabaram

⁹¹ Como foi visto no Capítulo três, a Cobrança da Taxa de 2% pagos em ouro sobre a mercadoria importada foi alvo de muitos protestos organizados pela ACRJ em 1913.

encobrendo a questão dos dois por 2% em ouro. Para conquistar adesão da sociedade civil, o novo governo prometeu rever, em sentido favorável a economia geral, os diferentes impostos que acabavam recaindo no contribuinte.

Para a ACRJ, o problema central deste tributo estava na falta de isonomia entre os portos, sobretudo entre o porto do Rio de Janeiro e o porto de Santos. A partir de 1927 o “partido dos negociantes” dirigiu outros grupos organizados na sociedade carioca para transformar a taxa em um imposto a ser cobrado em todos os portos nacionais, incluindo o porto santista. E para que a cobrança de um imposto igualitária fosse encarada como uma medida benéfica a toda a sociedade a ACRJ lançou mão de algarismos que demonstravam que o comércio carioca havia custeado cinco vezes o valor do empréstimo. Na defesa de seu projeto, a imprensa, notadamente o *Jornal do Commercio*, também foi uma grande aliada da entidade, como de costume.

Como agia usualmente, a ACRJ formou uma comissão para a produção de um extenso memorial que foi entregue à deputados, ao ministro da Fazenda e ao próprio chefe de governo, Getúlio Vargas⁹², que ainda ocupava a presidência em caráter provisório. Além de buscar o máximo de apoiadores na sociedade política, a ACRJ também procurou reunir-se com outras entidades representativas da capital para garantir a vitória da proposta de uniformização da cobrança da taxa dois por 2% ouro em todos os portos do país.

Como se pode ver, a renúncia de Pereira Carneiro à presidência da ACRJ não significou um rompimento da ACRJ com o novo governo. A ACRJ teve de enfrentar numerosas questões em decorrência da vitória do golpe de estado e de grandes alterações provocadas nas instituições públicas. O *Conselho Superior de Comércio e Indústria*, criado em 1923, por exemplo, foi extinto neste novo governo, mas, logo foi restaurado através de um comissão nomeada pelo ministro do Trabalho, na qual a ACRJ teve papel preponderante. (MATHIAS, 1993)

No relatório anual da ACRJ de 1930 está registrada a reunião de sua diretoria e o debate sobre a taxa de 2% ouro. Como denota o documento, não havia inicialmente acordo entre os diretores da ACRJ sobre a extinção da cobrança da taxa. No entanto, a maior parte dos negociantes concordava que o capital empregado nas obras já estava

⁹² A instabilidade política e financeira do país culminou no golpe de Estado contra o presidente da República, eleito em 1º de março de 1930, Júlio Prestes e com a vitória do golpe, em outubro de 1930, Getúlio Dorneles Vargas assumiu o cargo executivo do país. O então presidente da ACRJ, conde Pereira Carneiro, demitiu-se do cargo e da presidência da *Federação das Associações Comerciais do Brasil* nos primeiros dias de novembro, em virtude dos acontecimentos.

pago. Ao considerar a crise econômica e financeira do país, muitos diretores opinaram pela não supressão do imposto e pela extensão de sua cobrança a outros portos do país.

O discurso de Harry Braunstein, descrito no relatório, sintetiza essa postura:

O governo, no momento atual, reconhecidamente de dificuldade financeira, não podia acabar com a taxa de 2% ouro. Não concordava por isso, com o Sr. Hidelbrando Barreto quando declarou que essa taxa devia ser totalmente suprimida.

Tomava a liberdade de falar em nome dos importadores estrangeiros e achava que, existindo uma taxa de 2% ouro, devia ela ser aplicada em todos os portos do Brasil. Para nós importadores, não tem a menor importância, que uma taxa seja de 2, ou de 1, ou de 1/2% desde que seja igual para todos;(ACRJ, Relatório, 1930,63)

Segundo este diretor a companhia que representava estava fechando uma fábrica no Rio de Janeiro, em virtude da cobrança da taxa. De acordo com o importador, a companhia conseguia lucrar em 4% recebendo as mercadorias de São Paulo, via Santos, já montadas, apesar dos fretes da Central. Em três anos teriam pago 9.000 contos e por não haver a taxa em São Paulo, podiam importar via Santos e vender mais barato que no Rio de Janeiro.

Uma comissão foi nomeada para realizar um estudo aprofundado sobre o assunto e levar as contribuições do “partido dos negociantes” ao deputado Maurício Medeiros. O golpe de Estado, em outubro de 1930, impediu o prosseguimento dos trabalhos temporariamente, mas, logo em finais de novembro, a comissão entregou ao presidente da República Provisório, Getúlio Vargas, a representação da ACRJ. (Relatório, ACRJ, 1930)

No documento, a Comissão comentou acerca da justiça da supressão da taxa, no entanto defendeu a elevação das taxas do porto do Rio de Janeiro para o valor das taxas cobradas em Santos, em nome da equidade dos impostos:

Apesar de ser absoluta e indiscutível justiça o desaparecimento dessa taxa, reconhece a Associação que não pode o Governo abrir mão de uma quantia aproximada de 40.000 contos.

Assim, tomamos a liberdade de sugerir a V.Ex. sejam as taxas ordinárias do porto elevadas ao nível da de Santos. Essa medida não só compensará, em parte a diferença de receita, como evitará que o porto do Rio de Janeiro, seja colocado em condição preferencial aquele, muito embora nos 27 anos venha o comércio da Capital da República vendo que parte de sua importação tivesse de ser feita através de outros portos. (ACRJ, Relatório, 1930, p 67)

A comissão elencou as vantagens para o comércio e indústria da capital que a aprovação de sua proposta traria:

- a) As de todas as naturezas, que fatalmente terá de se produzidas pela indústria que aqui virão montar-se pelo desenvolvimento das existentes;
- b) Aumento da receita para Estradas de Ferro estabelecidas no Distrito Federal, que são todas com exclusão da Leopoldina, de propriedade do Governo Federal;
- c) Uma maior fiscalização aduaneira e fiscal;
- d) Descongestionamento do porto de Santos, devido as cargas que serão despachadas diretamente no porto do Rio de Janeiro;
- e) Descongestionamento da São Paulo Railway no trecho da Serra;
- f) Aumento da renda para a Prefeitura do Distrito Federal;
- g) Desenvolvimento do comércio e da Indústria do Distrito Federal, que assim retomará sua posição de maior mercado abastecedor do Brasil.⁹³

Em 24 abril de 1931, a ACRJ organizou em suas dependências uma reunião para discutir novamente a questão da taxa de 2% ouro. A partir de então, a ACRJ encetou a campanha pela uniformização da cobrança de impostos nos outros portos do país. ACRJ se aliou às outras entidades e organizaram outra comissão para entregar ao presidente da República Getúlio Vargas, um novo memorial sobre a taxa portuária.

Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas – chefe do Governo provisório da República- o comércio e a indústria do Rio de Janeiro, legitimamente representados pelas associações abaixo assinadas, tem a honra de trazer à esclarecida apreciação de V.Ex as considerações que se impõe acerca do movimentoso assunto, relativo a cobrança do imposto de 2% ouro sobre o valor oficial das mercadorias de importação estrangeira, o qual não oneram as mercadorias que transitam pelo porto de Santos.

Já em 29 de dezembro do ano passado, em memorial dirigido a V.Ex, teve a Associação Comercial do Rio de Janeiro, ocasião de consubstanciar alegações que fazem ressaltar o quão injusta tem sido e continuará ser a tal cobrança. Se não vier a medida salvadora de equiparação em todos os portos brasileiros. Há ex. Sr. Que atender o princípio de igualdade, que também deve existir entre os Estados, no tocante a decretação de imposto pela União, como insofismavelmente, estabelecem os artigos 7º parágrafo 2, e artigo 8º da constituição de 24 de fevereiro.

(Correio da Manhã: 11/071931)

A Comissão também defendeu que o imposto era muito oneroso ao comércio importador que as cifras arrecadadas pela cobrança do imposto, pela venda de terrenos criados com o aterro do mar e pela exploração do cais, ultrapassara em muito o empréstimo de 16 mil contos assumido pelo governo para a reforma do porto da capital.

⁹³ ACRJ, Relatório. 1930, *Loc. Cit.*

Diferentemente de setores que defendiam o fim do imposto, como o Jornal *Correio da Manhã*, os sindicatos representantes do comércio e da indústria reunidas nesta comissão admitiram a manutenção da taxa no porto do Rio de Janeiro pelo governo provisório porém, defenderam a extensão de sua cobrança para o porto de Santos, em nome da igualdade entre os Estados:

O comércio e a indústria aqui representados, admitem que motivos de interesses superiores e de compromissos da nação aconselhem o Governo a manter esse tributo, por isso limitam-se a sugerir que passe a ser feita de modo geral, abrangendo todos os portos como simples imposto adicional aos direitos de importação, continuando-se entretanto a calculá-lo sobre o valor oficial das mercadorias estrangeiras, como já se procede, mas reduzindo-o devido a vir abranger maior campo de arrecadação.

(Correio da Manhã: *Idem*)

O documento, entregue em mãos ao presidente da República, foi assinado pela ACRJ, pela *Federação das Associações Comerciais do Brasil*, pelo *Centro Industrial do Brasil*, pelo *Centro Industrial de Fiação e Tecelagem de Algodão*, pela *Liga do comércio* e outras entidades. Depois de ouvir a exposição das entidades, Getúlio Vargas declarou já conhecer bastante o assunto e prometeu que iria atender as reclamações dos delegados do comércio e da indústria do Rio de Janeiro. O presidente provisório anunciou que a provável solução para o caso seria a uniformização das taxas de todas as alfândegas do país, porque a supressão completa da taxa de 2% ouro na alfândega do Rio de Janeiro iria colocar a de Santos em grau de inferioridade. (Correio da Manhã. 11/071931)

A proposta de ampliação da cobrança da taxa 2% em ouro para o porto santista colocou em lados opostos as Associações Comerciais do Rio de Janeiro e de São Paulo. Em 16 de janeiro de 1932, nova reunião foi organizada no edifício da ACRJ com a presença de diversos sindicatos patronais e de representantes do comércio de São Paulo, que solicitaram da ACRJ explicações pelo apoio da entidade à cobrança da taxa no porto Santista. (A Noite, 16/01/1932)

A proposta da *Associação Comercial de São Paulo* para a reparação dos prejuízos, pagos pelo comércio e pela indústria carioca, foi de que a taxa de 2% ouro, passasse para 7% em papel e de que se aumentassem as taxas cobradas pelos serviços portuários no Rio de Janeiro para nivelar as taxas cobradas no porto de Santos. Os representantes do comércio de São Paulo se colocaram em favor dos preços cobrados pela *Companhia Docas de Santos*, defendendo ser impossível reduzi-los sem prejuízos

para a companhia. A este respeito o diretor da ACRJ, Adriano Vaz de Carvalho se manifestou:

Precisamos seriamente estudar a proposta de nossos irmãos de modo que, embora pagando muito, paguemos todos o mesmo tributo, sem a mínima diferença. Façamos já agora, obra perfeita, apelando muito especialmente para os despachantes aduaneiros que são os profissionais no assunto.

O nosso comércio quer esquecer estes 28 anos de favores a um porto tão brasileiro quanto o do Rio de Janeiro. Mas, não pode compreender que do estudo a que vamos nos entregar cheguemos ao ridículo de ir propor ao Governo que nos arranque ainda mais dinheiro para ajustarmos os nossos encargos com os portos vizinhos.

Precisamos estudar também se é possível que as Associações Comerciais a exemplo do que acontecem em algumas nações da Europa, tomem a si a administração de seus portos. Na hipótese afirmativa tentemos a obra patriótica de recolher rigorosamente a uma caixa especial essas taxas portuárias acrescidas para emprega-las, por exemplo, depois de somados, 30% aqui e nos Estados do Rio e Minas, 20 % no de São Paulo e os restantes 50% por esse imenso Brasil em seus portos em suas rodovias, na abertura de canais entre nossa assombrosa rede hidrográfica(o mais barato e menos dispendioso de todos os meios de transporte), na criação de centenas de pousos de aviação de 100 em 100 quilômetros ou menos e etc. etc.

(ACRJ, Relatório 1932, 478)

Neste discurso, Adriano Vaz, presente desde o início dos estudos, defendeu o antigo projeto do “partido dos negociantes” de um Conselho, com a participação de entidades de classes para administrar o porto do Rio de Janeiro. O que acabou se concretizando alguns anos depois.

Representantes de várias instituições de São Paulo se uniram para tentar impedir que a taxa se tornasse um imposto. Em março, a *Associação Comercial de São Paulo* enviou ao Ministro da Fazenda, Oswaldo Aranha, um pedido para que a cobrança da taxa de dois por cento no porto de Santos fosse prorrogada. A Associação paulista obteve relativo êxito em sua reivindicação, pois o governo provisório decretou em outubro de 1932, a isenção do imposto para todas as mercadorias despachadas no porto de Santos até novembro. Segundo matéria do Jornal *Correio da Manhã* de 25 de janeiro de 1934, a taxa de 2% ouro passou a ser cobrada no Porto de Santos, pouco depois da rebelião de São Paulo de 1932. (Jornal Correio da Manhã, 25/01/1934)

Em julho de 1934, Getúlio Vargas assinou, na Pasta da Fazenda, um decreto substituindo o produto da taxa 2% ouro por um imposto adicional de 10% em papel.

Estendendo a cobrança da taxa ao porto de Santos. Mais uma vez a ACRJ conseguiu fazer valer seus interesses e a despeito da mobilização de diversas entidades de classe de São Paulo e de representantes da sociedade política paulistana, o comércio importador que utilizava o porto de Santos passou a pagar o tributo, mesmo tendo sido o porto construído com capital exclusivamente privado.

4.5- A Mudança no sistema de exploração do porto do Rio de Janeiro

Com a grande depressão econômica que se abateu sobre as grandes e pequenas economias do globo, a partir de 1929 e de algumas medidas restritivas seguidas no governo de Getúlio Vargas, a importação sofreu uma forte queda. Nesse período, grandes portos nacionais tiveram uma considerável redução em suas rendas. O porto do Rio de Janeiro, referência no comércio importador, foi o que mais sofreu com tais medidas.

A partir de 1929, a imprensa passou a publicar continuamente matérias sobre a difícil situação financeira da companhia arrendatária do porto do Rio de Janeiro que na data da assinatura do decreto de rescisão devia 6.000 contos da quota do governo não recolhida. O Jornal *Diário Carioca* chegou a afirmar que a despeito da depressão das importações a companhia recebeu magníficos lucros, como o porto de Santos, e mesmo assim tentou embolsar a quota do governo. A direção da companhia procurou a redação do *Diário Carioca* e de outros órgãos da imprensa para apresentar seu balanço fiscal e demonstrar que com a redução do tráfego no porto do Rio de Janeiro, sua exploração representava prejuízos avultados:

1930.....	10.703:000\$
1931.....	8.475:000\$
1932.....	8.516:000\$
1933.....	8.915:000\$

(Diário Carioca: 14/03/1934, 8)

Em maio de 1931, mediante a queda de sua renda e de sua dificuldade em manter os serviços portuários, a companhia negociou com o Dr. Oscar Werneck, diretor do Departamento de Portos e Navegação, a rescisão do contrato de arrendamento. Segundo a companhia, desde então, o ministro da Viação protelou a solução do assunto até que, em janeiro de 1933, Getúlio Vargas despachou mandando rescindir o contrato pelo Decreto 23.595 de 18 de dezembro de 1933.

A partir da rescisão do contrato, em 1933, agitou-se na sociedade o debate sobre o tipo de exploração que deveria se empregar no porto do Rio de Janeiro. Seria uma indústria diretamente administrada pelo governo federal ou seria novamente arrendado a uma empresa de capital privado? A ACRJ posicionou-se pública e oficialmente contra a possibilidade da participação direta do Estado restrito em atividades de exclusiva competência de organismos comerciais e industriais de capital privado.

O deputado classista, participe da constituinte em 1933, Dr. Oliveira Passos, presidente da *Federação das Indústrias do Rio de Janeiro*, foi um dos maiores opositores da participação direta do governo em setores estratégicos da economia do país. Considerando-se um liberal moderado, defendeu a coparticipação do “Estado” nas atividades nacionais, como “aparelho controlador” subordinando ou seu movimento ou expansões às conveniências da coletividade. (Diário Carioca: 7 /04/1934)

Pedro Vivaqua, Presidente da ACRJ, também se demonstrou reticente a estatização dos serviços portuários:

É verdade, _acentua Pedro Vivaqua, que a rescisão do contrato, segundo foi anunciado, decorreu dos prejuízos crescentes e, pois, de dificuldade da empresa arrendatária. Isso, porém, não é motivo para se alegar a impossibilidade da constituição de companhia com o propósito de assumir as mesmas responsabilidades com o mesmo regime de déficit. Por igual circunstância, o Governo não deve arcar com esse compromisso, o que seria um disparate com sua situação de contratante até agora de lucros certos e liquidados. O que o bom senso aconselha, portanto, é a revisão das fontes de renda e das verbas de despesas, comprimindo-as, em seguida, dentro do quadro das necessidades gerais.

(Diário Carioca: 14/04/1934, 8)

Em 7 de maio de 1934, o governo federal realizou a transferência dos serviços do porto do Rio de Janeiro para o *Departamento Nacional de Portos e Navegação*. Em 13 de fevereiro de 1936, o ministro da Viação de Obras Públicas nomeou um conselho administrativo para operar o porto Do Rio de Janeiro. Assim como propunha a ACRJ em 1913, o Conselho foi composto por representantes da sociedade civil organizada e por engenheiros indicados pelo governo e a escolha da gerência ficou à cargo do próprio Conselho Administrativo.

O primeiro Conselho administrativo tomou posse em 20 de fevereiro de 1936 e foi formado pelos seguintes representantes: Superintendente, engenheiros Fernando V. Miranda, que vinha exercendo a função desde a época que o contrato com a companhia

foi reincidido; o engenheiro Clovis Cortes, Antônio Dantas Lima, do Loyd (como delegado de Cabotagem) e Alfredo Mohs, da firma Theodor Wille, como representante das linhas transatlânticas. O comércio e a indústria foram representados por Antônio Leite Garcia, diretor da ACRJ e Francisco de Moura da Fonseca, diretor da Companhia Viação e Obras .(Correio da Manhã, 20/02/1936)

O capital do porto que conselho dispunha era o maquinário deixado pela antiga concessionária e a reserva de 600 contos para o fundo de movimento. Os lucros seriam depositados no Banco do Brasil e empregados nos melhoramentos do porto da capital federal.

Como aponta Sonia Regina Mendonça (1995), o empresariado que na primeira República havia recusado qualquer intervenção estatal em seus negócios, aos poucos passou a se aproximar do governo de Getúlio de Vargas. De acordo com a autora, essa aproximação se deu, não porque o Estado restrito tivesse atendido as reivindicações da classe patronal, mas porque ele definiu um novo estilo de relação entre grupos sociais e poder público. Tal estilo baseou-se na criação de inúmeros órgãos e conselhos junto aos quais, o empresariado passou a atuar de forma direta, iniciando campanhas de seu próprio interesse.

A este respeito, Mendonça completa:

A multiplicação dos órgãos burocráticos teria, pois, um duplo sentido: ao mesmo tempo em que permitira a abertura de novas áreas de influência para grupos de interesse diversos, ela deixava entrever que o Estado burocrático – autoritário, era um conjunto diferenciado, e não monolítico, de instância decisória. Em razão desta característica explica-se, por exemplo, a orientação, muitas vezes conflitantes, assumida pelo Estado em matéria político-econômica. (MENDONÇA, 1995, 22)

Embora, conselhos como o este não tivessem funções deliberativas eles funcionavam como formuladores de pareceres, tornando-se instancias de informação e formulação de opinião, exercendo igualmente a função de canais de expressão de demanda da sociedade civil Com esta nova conjuntura, o projeto de participação direta na administração do porto do Rio de Janeiro, defendido pela ACRJ em 1913 e mencionado nos debates acerca da tarifa de 2% ouro, em 1931, ganhou materialidade em 1936. A ACRJ conseguiu participar direta e conjuntamente com outras entidades representativas da gestão do porto do Rio de Janeiro, o que certamente, contribuiu para

ampliação de sua capacidade de dirigir a construção de políticas públicas para este importante setor de transportes.

Conclusão

As evidências demonstradas nesta Tese nos leva a um conjunto de conclusões que revela as relações de poder no Estado brasileiro, o papel e o *modus operandi* da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro entre 1869-1934. Em linhas gerais, esta Tese confirmou que a ACRJ esteve dentro do bloco de poder que definiu e redefiniu as políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro.

A primeira conclusão acerca das relações de poder na sociedade brasileira, no período em questão, contribui com um campo de análise que questiona a perspectiva que interpreta o Estado como uma força onipresente e onipotente, com vontade própria e sobranceira aos interesses da sociedade e a corrente que aborda o Estado como mero aparelho de reprodução dos interesses de uma única classe. Diante do que foi exposto, afirmamos que o Estado não se reduziu a dominação, tão pouco aos aparelhos de coerção. Ampliado a análise do Estado para o conjunto de relações sociais existentes na formação histórica do período analisado, observa-se uma relação de complementariedade entre o estado restrito e a sociedade civil organizada e não uma relação de subordinação de uma esfera sobre a outra, como sugerem alguns estudos.

A relação entre a ACRJ, propriamente dita, e o estado restrito foi predominantemente de unidade com distinção. A participação da entidade na construção das políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro demonstrou que tanto este, quanto outros grupos organizados na sociedade civil, estiveram inseridos umbilicalmente no Estado brasileiro no fim do Império e início da República. Em alguns momentos, a ACRJ buscou destacar a distinção entre as esferas pública e privada para preservar a unidade da entidade e para atender as demandas de suas frações que, via de regra, combatiam o intervencionismo do “Estado” em assuntos considerados da esfera privada. Embora a entidade demonstrasse publicamente discordância em relação a algumas políticas que se tornaram hegemônicas no porto do Rio de Janeiro, não foi indentificada nenhuma manifestação de oposição ao governo. As frações que dirigiram a ACRJ conseguiram administrar os conflitos internos e difundir a ideia de que a mesma era isenta de interesses políticos.

A ACRJ participou da construção e manutenção do Estado, tanto em sua fase monárquica quanto republicana. Apesar das diferenças que marcam cada regime de governo, a ACRJ organizou importantes frações do capital em seu interior, se aliou a outros aparelhos da sociedade civil, dirigiu intelectual e moralmente outros grupos organizados e, em muitas vezes, foi vitoriosa na tarefa de imprimir na sociedade política os interesses das frações que representava. Por tudo isso, se conclui que a ACRJ atuou como um verdadeiro “partido dos negociantes”.

Diferentemente da concepção tradicional sobre partido que entende como tal apenas as organizações criadas para disputar cargos na sociedade política, a concepção de partido definida por Antônio Gramsci amplia e abrange organizações que buscam conformar em seu interior diferentes interesses através de adesão voluntária e estabelece maneiras de dominação, não simplesmente pela força, mas, fazendo concessões dentro de certos limites à grupos de aliados unificados em um bloco histórico.

A segunda conclusão desta Tese remete-se ao o *modus operandi* da ACRJ. Foi investigado o papel da ACRJ no Estado brasileiro com a preocupação de superar a mera narração de sua trajetória, a história dos embates em torno de seu programa, suas benfeitorias e seus “heróis”. A ACRJ não atuou por “fora” do “estado” como um grupo de pressão, nem se organizou de forma eventual para debater e encaminhar as questões imediatas de seus sócios. A história das entidades, que a antecederam, denota o caráter político presente no “partido dos negociantes” desde seus primeiros passos.

Apesar de atuar em bloco na defesa dos interesses das frações reunidas na ACRJ, a entidade não operou como um bloco monolítico. O “partido dos negociantes” era composto por frações com investimentos aplicados em negócios variados, sobretudo na área urbana, frações ligadas ao comércio importador, ao capital bancário, a indústria e a agricultura. Sendo assim, a ACRJ teve a dupla tarefa, de conformar esses múltiplos interesses em seu interior e de fazer com que os projetos destas frações se materializassem em políticas públicas. Dirimir os conflitos internos e dirigir politicamente grupos de interesse distintos foi um passo fundamental para que a ACRJ se mantivesse no bloco de poder.

As frações que conseguiram se unir em arranjos provisórios para ocupar a diretoria da entidade desenvolveram estratégias variadas para manter hegemonia na direção política da ACRJ. Como hegemonia não é sinônimo de dominação pela força, foram criados meios próprios para administração dos conflitos entre frações, como a

institucionalização da Comissão Arbitral, criada para evitar que embates entre os membros da entidade extrapolassem a organização.

No que diz respeito ao porto do Rio de Janeiro, observou-se evidências que denotam as dificuldades da ACRJ em conformar os interesses entre as frações hegemônicas e frações não hegemônicas em seu interior. No debate sobre os serviços da empresa Docas da Alfândega do Rio de Janeiro, concessionários dos serviços no porto do Rio de Janeiro (1869-1873), a ACRJ optou por não se posicionar publicamente contra a companhia, tendo em vista que toda sua diretoria também dirigia a empresa portuária. Mesmo diante dos protestos das frações ligadas ao comércio importador, toda a mobilização do grupo de negociantes, matriculados na ACRJ, se deu por “fora” da entidade. As questões sobre o porto do Rio de Janeiro só voltaram a ser debatidas no interior da instituição na década seguinte, quando as empresas Docas da Alfândega e Docas D. Pedro II (1871-1877), também dirigida por integrantes da diretoria da ACRJ, deixaram de operar no porto do Rio de Janeiro.

Nos relatórios anuais produzidos pela diretoria da ACRJ, analisados nesta Tese, os conflitos entre as frações hegemônicas e não hegemônicas da entidade não foram relatados. No entanto, os estudos em periódicos contemporâneos comprovam que eles existiram e que tanto as frações hegemônicas quanto as frações não hegemônicas inscritas na ACRJ, utilizaram a imprensa como aliada na difusão de seus projetos. Embora alguns conflitos tenham sido travados por “fora” da ACRJ, nem sempre a opção política da diretoria foi a de omitir-se no debate interno. O caso do protesto de sócios da entidade, reunidos em assembleia geral, contra a distribuição de títulos para o Presidente da República Campos Salles, para José Carlos Rodrigues, presidente do *Jornal do Commercio* e outros nomes das sociedades civil e política foi destacado pelo jornal *Correio da Manhã* (1902) como um exemplo de oposição à diretoria da ACRJ, eleita oito meses antes do incidente. Apesar da forte oposição e da divulgação das críticas contra a diretoria pelo jornal, os diretores optaram por sobrepor-se aos protestos e condecorar os candidatos ao título.

Nesse sentido, conclui-se que, se por um lado, as frações hegemônicas que dirigiam politicamente o “partido dos negociantes” tinham no *Jornal do Commercio* e no jornal *O Paiz* dois aliados históricos, por outro lado, as frações não hegemônicas também construíram alianças com jornais, como o *Correio da Manhã*, que a partir do século XX, expressou conflitos e críticas às diretorias da entidade na direção do partido.

Em relação aos métodos de inscrição dos interesses das frações que representava na sociedade civil e política, a entidade desenvolveu alguns mecanismos que ampliaram sua capacidade de intervenção e permitiram sua permanência do bloco de poder após a proclamação da República. Houve uma mudança substancial na ACRJ a partir da presidência de Luiz Freitas Vale, o barão de Ibirocahy (1910-1916), em cuja administração notou-se um considerável aumento do número de associados, a criação da Revista da Associação Comercial do Rio de Janeiro (1911), com base no Boletim da entidade, a criação da *Federação das Associações comerciais do Brasil* (1912), sob a direção da ACRJ e a mais contundente ação da entidade no que se refere as políticas públicas para o porto do Rio de Janeiro.

O balanço das gestões dos presidentes barão de Ibirocahy e Antônio Augusto de Araújo Franco (1920-1926) (1928-1929) comprovam que ambos atuaram como verdadeiros intelectuais orgânicos do “partido dos negociantes”. Tendo em vista que a principal tarefa dos intelectuais é dar homogeneidade e consciência à classe que pertence, seja no campo econômico, seja no campo social e político, esses presidentes organizaram e criaram meios para atrair novos sócios e gerar confiança nas frações inscritas na entidade. Assim como outros importantes presidentes que, em longas gestões, conseguiram organizar o consenso “espontâneo”, “dentro” e “fora” da entidade, estes intelectuais foram capazes de assegurar a unidade do partido diante dos conflitos internos entre as frações, dirigindo politicamente aqueles que não “consentiam” e difundindo a visão de mundo da entidade na sociedade.

A permeância e fortalecimento da ACRJ no bloco de poder que disputou hegemonia nas políticas para o porto do Rio de Janeiro estão relacionadas a atuação da *Federação das Associações Comerciais do Brasil*, fundada durante a gestão de barão de Ibirocahy. A nova instituição foi criada sob a direção da ACRJ, em 1912, e seus estatutos definiram que a presidência, vice-presidência e secretária seriam entregues ao presidente, vice-presidente e secretário, respectivamente, da Associação Comercial da capital federal. Com adesão de importantes associações comerciais do país, como as associações comerciais de Santos e da Bahia, a Federação passou atuar conjuntamente com a ACRJ na defesa dos interesses do “partido dos negociantes” do Rio de Janeiro. Foi nesta conjuntura, que as questões relacionadas ao porto do Rio de Janeiro voltaram a ter centralidade na ACRJ. Além de posicionar-se em defesa dos interesses do comércio importador, a entidade passou a defender a anulação do contrato entre o governo e a companhia *Du port de Rio de Janeiro* e a criação de um consórcio formado

pelos sindicatos patronais com interesse no porto do Rio de Janeiro. De acordo com o projeto da ACRJ, a partir deste consórcio o “partido dos negociantes” conquistaria a participação direta na administração da indústria portuária do Rio de Janeiro. Embora o referido projeto não tenha atingido êxito naquele momento, a entidade conseguiu aglutinar em torno de si outras organizações da sociedade civil na defesa de outros projetos para o porto, mantendo-se como órgão de consulta do governo, posto oficializado em 1923. Conseguiu também prorrogar a permanência de trapiches e pontes, tradicionalmente estabelecidos no porto do Rio de Janeiro, sem que a imagem da entidade ficasse associada aos entraves para o progresso.

A Tese identificou as estratégias definidas racionalmente pela ACRJ para conquistar adesão de outras organizações da sociedade e para ocupar os postos na sociedade política. Desde os tempos da SAP, o principal cargo da ACRJ, a presidência, foi ocupado por negociantes destacados na vida econômica, e social e política da Corte. No século XX, observamos que alguns presidentes da entidade também integraram outros aparelhos da sociedade civil, como os presidentes Barão de Ibirocahy, que também foi presidente do “Clube dos Diários” e diretor do Jornal *O Paiz*, José Carlos Rodrigues, Presidente do *Jornal do Commercio*, eleito presidente da entidade, entre 1908-1909, e Thomas Othon Leonardos (1926-1927) que foi Presidente da Associação Brasileira dos Agentes da Propriedade Industrial entre 1954-195 e Presidente da Associação Brasileira de Propriedade Intelectual (ABPI).

Em relação à conquista de cargos na sociedade política, entre 1889 e 1930, a ACRJ foi exitosa ao inscrever seus quadros em dois importantes ministérios da República. José Leopoldo de Bulhões Jardim renunciou a presidência da ACRJ para assumir o ministério da Fazenda, em 1909 e João Gonçalves Pereira Lima assumiu o cargo do partido dos negociantes, em 1916, e renunciou, em 1917, para assumir a Pasta da Agricultura. Outros presidentes do “partido dos negociantes” também ocuparam cadeiras no Senado e na Câmara dos Deputados, como Joaquim Inácio Tosta, Deputado Federal entre os anos de 1891-1896; 1899-1900 e 1903-1908.

A terceira conclusão da Tese está relacionada ao desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro. Os documentos demonstram que as transformações do porto do Rio de Janeiro, entre 1869 e 1934, não foram resultados de uma evolução “natural”, estimulada pela demanda ou pela ideia de progresso. Sua reforma e sua ampliação foram definidas conjuntamente entre grupos organizados na sociedade civil que disputaram, negociaram e fizeram acordos provisórios para imprimir seus interesses. A ACRJ participou de

forma indireta, das negociações que definiram que este porto seria viabilizado por meio de um empréstimo público, pagos através das taxas cobradas ao comércio importador e que suas obras ficariam a cargo de uma empresa de capital privado, sob a fiscalização do governo, e além disso sua administração seria concedida outra empresa, também de capital privada que exploraria o cais e algumas dependências, repassando cotas de seu lucro ao governo. Embora esse projeto de porto afetasse frontalmente os interesses de algumas das frações inscritas no “partido dos negociantes”, a ACRJ fez algumas concessões para não ser alijada das negociações para formulação de tais políticas.

Na primeira fase da reforma do Porto do Rio de Janeiro, entre 1903 e 1910, a diretoria da ACRJ optou por não manifestar-se oficialmente contra o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro. Embora alguns jornais estampassem as críticas de algumas frações contra as encampações das concessões que exploravam o porto, ao valor pago pelas indenizações dos imóveis desapropriados, à cobrança da taxa de 2% ouro ao comércio importador para amortização do empréstimo e às obras e à empreiteira contratada para realiza-las, a ACRJ não se posicionou sobre o assunto. Entre 1910 e 1913, sob a direção do Barão de Ibirocahy, com reforço da *Federação das Associações Comerciais do Brasil* e da aliança histórica com o *Jornal do Commercio*, o “partido dos negociantes” assumiu a direção pela campanha em favor de uma nova forma de administrar o porto do Rio de Janeiro.

A ACRJ não foi o único grupo organizado a imprimir seus interesses no porto do Rio de Janeiro. Engenheiros, organizados no Clube de Engenharia e ocupantes de agências do estado restrito, idealizaram, difundiram e também disputaram a inscrição de seus projetos no porto do Rio de Janeiro. Tais engenheiros foram responsáveis pela elaboração do contrato de arrendamento e pelos estudos técnicos sobre o porto do Rio de Janeiro e, em algumas ocasiões, defenderam interesses opostos ao do “partido dos negociantes”. Não foi possível analisar como o Clube de Engenharia se posicionou oficialmente em relação ao desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro. No entanto, foi possível observar que engenheiros que idealizaram o projeto do porto e o executaram também dirigiam a instituição.

Enfim, a pesquisa comprovou que as políticas públicas, não foram “adotadas” em defesa deste ou daquele interesse que “dominou” mecanicamente o aparelho estatal. Também não foram “implementadas”, “impostas”, “conduzidas” por uma “elite política”, por vezes confundida com o próprio estado. As políticas foram disputadas, negociadas através de confrontos e acordos provisórios entre as frações da classe

dominantes que foram capazes de conformar seus conflitos internos, superar seu caráter corporativo, expandir seu projeto para sociedade, dirigindo moral e intelectualmente outros grupos e mantendo-se no bloco de poder, para enfim disputar permanentemente a hegemonia.

Referências:

Fontes Primárias

Almanaques, Jornais e Revistas:

Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro: 1890-1930

Almanaque Laemmert: 1870, 1871, 1872

A Reforma: 20/01/1870

06/11/1870

23/11/1870

Diário do Rio de Janeiro 20/01/1870

20/09/1871

17/09/1871

19/09/1871

31/09/1873

18/09/1874

A Noite: 21/09/1911

26/02/1913

08/09/1913

01/07/1915

16/07/1915

03/09/1916

25/04/1919

27/05/1919

12/06/1919

12/09/1928

16/01/1932

Jornal do Commercio: 07/01/1890

23/09/1911

29/05/1912

Jornal do Commercio, Retrospectiva: 1903

1909

Jornal Correio da Manhã: 08/11/1901

12/10/1901

09/10/1901

09/04/1901

07/11/1901

09/04/1902

29/07/1902

04/11/1902

20/11/1903

06/10/1904

22/06/ 1905

02/12/1931

11/07/1931

O Imparcial: 10/03/1913

06/11/1913

23/03/1913

16/12/1913

22/12/1913

05/09/1920

17/05/1925

O Paiz: 10/06/1912

22/06/1913

Diário Carioca: 14/03/1934

Relatórios de agência do Governo

Ministério da Agricultura, 1871

Ministério da Viação Indústria e Obras Públicas, 1912,1913,1914,1915, 1916,1924

Ministério da Fazenda, 1867, 1868,1873, 1874, 1913,1919,1922

Mesnsagem apresentada ao Congresso Nacional na abertura da Segunda Sessão da legislatura, pelo Vice Presidente da República, Delfim Moreira da Costa Ribeiro, 1919.

Arquivo privado

Boletim da Associação Comercial do Rio de Janeiro: 01/03/1904

26/06/1906

15/11/1906

Boletim da Associação Comercial do Rio de Janeiro 01/03/1904

27/07/1906

15/11/1906

Revista da Associação Comercial do Rio de Janeiro 20/11/1911

30/03/1912

30/05/1912

10/06/1912

08/07/1912

01/12/1912

20/11/1912

10/01/1913

Relatório, ACRJ, 1869,1872,1882, 1891.1903, 1909,1913,1914, 1916,1927,1930 e 1932

Referência bibliográfica

AZEVEDO, André Nunes. *A Reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana*. In: HONORATO, Cezar T. (org) *Revista do Rio de Janeiro, Fase III*. (p.p.39-79) Rio de Janeiro: UERJ, 2005.

ABREU, Marcelo Paiva. *Os Funding Loans Brasileiros, 1898-1931*. *Revista Pesquisa e Planejamento econômico//ppel/vol.32, n.3. dez 2002*. Disponível em :<http://www.ppe.ipea.gov.br/>-. Acesso: 03/01/2013.

ALBUQUERQUE, Marli Brito Moreira. *Trabalho e conflito no porto do Rio de Janeiro: 1904-1920*. Tese (Doutorado em História)- Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1983.

BARBOSA, Marialva. *Imprensa, Poder e Público: os diários do Rio de Janeiro-1880-1920*. TESE (Doutorado em História) Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1996.

BARROS, Eudes. *A Associação Comercial no Império e na República*. Rio de Janeiro: Olímpica, 1959.

BIANCHI, Álvaro. *O laboratório de Gramsci: filosofia, história e política*. São Paulo: Alameda, 2008,

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos- um Haussmann Tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte| Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990 (Coleção Biblioteca Carioca)

BOBBIO, Norberto, MATTEUCCI, Nicola & PASQUINO, Giofranco. *Dicionário de Política*. Vol.2Brasília: editora UNB, 13ª edição,2010.

BOTTOMORE, Tom (org). *Dicionário do Pensamento Marxista*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

CARVALHO, José Murilo. *Os Bestializados: e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987

_____. *Teatro das Sombras e a Construção da Ordem*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003

CARVALHO, Ney. *O Encilhamento: a anatomia de uma bolha*. São Paulo. Editora Bovespa, 2004.

Companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro. (publicação dos documentos que motivaram o acréscimo de capital de 5000.000\$000 no seu capital. Estudo das alterações feitas ao seu regulamento pelo decreto 4618 de 4 de novembro de 1870. Rio de Janeiro: Typ. Imp. De Villenouve e Co. 1870.

COUTINHO, Carlos Nelson. *Gramsci: um estudo sobre seu pensamento político*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. *O leitor e Gramsci: escritos escolhidos 1916-1935*. Rio de Janeiro Civilização Brasileira, 2011.

CRUZ, Maria Cecília V. e. *O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade muitas facetas*. Revista Tempo. Niterói, nº8, ago. 1999. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/tempo/artigoslivres/atg8-7.pdf/>> Acesso em: 10/09/2010.

FAORO, Raimundo. *Os Donos do Poder*. Porto Alegre. 4ª edição, São Paulo: Editora Globo, 1977

FAUSTO, Boris. *História Geral da Civilização Brasileira*, Vol. 8 Tomo III *O Brasil Republicano*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2006

FRANCO, Gustavo. *A Primeira década da República*. (p.p.11-30). In: ABREU, Marcelo de Paiva.(org) *A Ordem do Progresso: Cem anos de política econômica republicana (1889-1989)*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

FRITSCH, Winston. *Apogeu e crise na primeira República 1900-1930*. (p.p.31-72). In: In: ABREU, Marcelo de Paiva.(org) *A Ordem do Progresso: Cem anos de política econômica republicana (1889-1989)*. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

GALVÃO, Manuel Cunha. *Melhoramentos dos Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1869.

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

GRAMSI, Antônio. *Cadernos do Cárcere*. Vol. 1. Introdução ao estudo da filosofia de Benetto Croce. Rio de Janeiro: ed. Civilização Brasileira, 2004.

_____. *Cadernos do Cárcere*. Vol.2. Os Intelectuais. O princípio educativo. Jornalismo. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2010.

_____. *Cadernos do Cárcere*. Vol. 3. Maquiavel: notas sobre o Estado e a Política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. *Cadernos do Cárcere*. Vol. 4. Temas de Cultura. Ação Católica, americanismo e Fordismo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007

_____. *Cadernos do Cárcere*. Vol. 5. O Risorgimento. Notas sobre a história da Itália. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

HOBSBAWN, Eric, E. *A Era do Capital* (1848-1975). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

LEVY, Maria Barbara *A história da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IBEMEC, 1978.

_____. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994.

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

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: Os engenheiros e a organização da Cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888*. 2008. Tese (Doutorado em História) Niterói, UFF, 2008.

_____. *Porta vozes em uma era de incertezas: O Clube de Engenharia e a concepção em uma inspetoria geral das estradas de ferro*. Revista Brasileira de História Geral. Rio de Janeiro, v.3, n.2, p 170-183. Jul/dez 2010. Disponível em: <http://www.sbhc.org.br/arquivo/download ? ID_Arquivo 32/> Acesso em: 10/12/2013.

MATHIAS, Herculano Gomes. *Comércio 173 anos de desenvolvimento: a História da Cultura*, 1993.

MENDONÇA, Sonia Regina de. *O Ruralismo Brasileiro* (1888-1931). São Paulo. HUCITEC, 1997.

_____. *Estado e Sociedade*. In: MATTOS, Marcelo Badaró (org). *História, Pensar e Fazer*. Rio de Janeiro: Laboratório Dimensões da História, 1998

_____. *Estado e Políticas Públicas: considerações político- conceituais*. In: *Outros Tempos*. Revista, ISSSN 1808-8031, Vol.1 esp, 2007, p.1-12. Disponível em: <http://www.outrostempos.uema.br>.

MATTOS, Ilmar Rolff de. *O Tempo de Saquarema: A formação do Estado Imperial*. Rio de Janeiro: ACCESS, 1999.

MOREIRA, Regina da Luz e FONTES, Paulo(org). *A Casa do Empresário*. Rio de Janeiro, CPDOC| FGV, 2009.

POVORELI, Lerida. *O Porto do Rio de Janeiro nas estratégias do desenvolvimento das relações capitalistas no Brasil: economia e política de transportes no governo Vargas* (1930-1945). (Tese de Doutorado) Rio de Janeiro. IFCS/UFRJ2001.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. “*Os Simples Comissários*” negociantes e políticas no Brasil Império. Tese (Doutorado em História)- Universidade Federal Fluminense. 2002ª

_____. *A Organização dos Negociantes: Do Corpo de Comercio à Associação Comercial do Rio de Janeiro. In: MENDONÇA. Sonia Regina de (org).: O Estado Brasileiro: agências e agentes. Niterói: EDUFF| Vício de Leitura, 2005 (p.103-116)*

_____. *Negociantes e suas entidades no Império do Brasil. In: MOREIRA, Regina Lux e FONTES, Paulo. A Casa do empresário. Trajetória da Associação Comercial do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: CPDOC, 2009.*

POULANTZAS, Nicos. *As classes sociais no Capitalismo Hoje. Rio de Janeiro: ZAHAR EDITORES, 1978.*

REBOUÇAS, André. *Diário e notas autobiográficas: textos escolhidos e anotações. Rio de Janeiro: José Olimpo editora, 1938.*

SCHWARTZM, Simon. *As bases do autoritarismo brasileiro. -4ª ed. Rio de Janeiro: Publit Soluções editoriais, 2007.*

SODRÉ, Nelson Werneck. *Panorama do Segundo Império. Rio de Janeiro: Graphia, 2004.*

_____. *Formação Histórica do Brasil, 9ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.*

THEIENSEN, Iclea; BARROS, L.O.V & SANTANA, Marco Aurélio: *Vozes do Porto: memória e história oral. Rio de Janeiro: DP&A/UNIRIO, 2005*

TEIXEIRA, Alexandro Dantas. *André Rebouças: da Engenharia Civil à Engenharia Social. (Tese de Doutorado) IFCH, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2004.*