

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

“THE LEADING COMMISSION-HOUSE OF RIO DE JANEIRO”:

A firma Maxwell, Wright & C.o. no comércio do Império do Brasil

(c. 1827- c. 1850)

ALAN DOS SANTOS RIBEIRO

Niterói

2014

ALAN DOS SANTOS RIBEIRO

“THE LEADING COMMISSION-HOUSE OF RIO DE JANEIRO”:

A firma Maxwell, Wright & C.o. no comércio do Império do Brasil

(c. 1827- c. 1850)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães

Niterói

2014

ALAN DOS SANTOS RIBEIRO

“THE LEADING COMMISSION-HOUSE OF RIO DE JANEIRO”:

A firma Maxwell, Wright & C.o. no comércio do Império do Brasil

(c. 1827- c. 1850)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – UFF (Orientador)

Prof. Dr. Rafael de Bivar Marquese – USP (Arguidor)

Prof. Dr. Luiz Fernando Saraiva – UFF (Arguidor)

Prof. Dr. Carlos Eduardo Valencia Villa – UFF/Campos (Suplente)

Prof. Dr. Cezar Teixeira Honorato – UFF (Suplente)

R484 Ribeiro, Alan dos Santos

“The leading commission-house of Rio de Janeiro”: a firma Maxwell, Wright & Co. no comércio do Império do Brasil (c.1827-c.1850)/ Alan dos Santos Ribeiro; orientador Carlos Gabriel Guimarães. - 2014.

172f.

Dissertação (Mestrado em História Social)-
Universidade Federal Fluminense, 2014.

Orientador: Carlos Gabriel Guimarães

1. Comércio de café; aspecto histórico. 2. Império, 1822-1889. 3. Trabalho escravo. 4. Escravidão; aspecto histórico. 5. Vale do Paraíba (RJ); Aspecto histórico. I. Título.

CDD 981.04

Ao Carlos Gabriel, pela acolhida e pelos ensinamentos

À Dona Carmelita, a flor mais linda do jardim

Agradecimentos

É com grande alegria que chego ao momento de saudação àqueles que contribuíram neste doloroso/prazeroso “parto”. Por mais que este mundo cada vez mais egoísta insista nas super-capacidades dos indivíduos singulares, reconheço, contudo, que o “instinto é coletivo”.

Em primeiro lugar, quero agradecer imensamente ao meu orientador, o professor Carlos Gabriel Guimarães, que esteve presente em todas as etapas da minha formação como historiador. Muito obrigado pela maior lição que poderia vivenciar: o significado prático da postura do *mestre*. Questionador, sempre disponível para discussões, compreensivo com os diferentes momentos da pesquisa, e acima de tudo extremamente generoso com o conhecimento. Espero poder reproduzir um pouco dessa atitude com meus alunos, o que me faria mais do que satisfeito.

Aos professores Rafael Marquese e Luiz Fernando Saraiva pela participação na banca de defesa da dissertação e pela leitura cirúrgica do texto.

Aos professores dos Programas de Pós-Graduação da UFF e da Unirio, Gladys Sabina, Pedro Marinho, Ricardo Salles, Sonia Regina de Mendonça e Théo Piñeiro pelas ótimas discussões em sala de aula. Boa parte das reflexões desta dissertação nasceu desses momentos e dos trabalhos de conclusão de curso.

Aos membros da banca de qualificação, os professores Luiz Fernando Saraiva e Cezar Honorato, que além de professores, foram leitores extremamente sóbrios da primeira redação dos capítulos, apontando as faltas e as virtudes daquele esboço. Suas sugestões e críticas foram fundamentais para iluminar os caminhos da pesquisa. O Luiz Fernando foi mais do que solícito nas minhas dúvidas e nos percalços desta trajetória.

Ao professor e amigo Carlos Valência, que sentou comigo algumas vezes para conceber o banco de dados da pesquisa. Sem essa contribuição eu não teria entendido nada sobre as atividades da empresa muito menos teria finalizado a pesquisa a tempo. Suas críticas foram instigantes, como sempre são as conversas com ele.

Aos membros do Polis - Laboratório de História Econômica e Social da UFF, onde apresentei uma versão inicial do trabalho. As discussões suscitadas e as duras críticas foram essenciais para que a dissertação ganhasse corpo e alma.

Aos funcionários do PPGH, sempre atenciosos com as constantes dúvidas sobre as burocracias acadêmicas.

Aos funcionários da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, pela educação e disponibilidade em ajudar mesmo quando as *condições materiais* não ajudavam.

Aos companheiros das aulas de mestrado Janaína, Giovanna, Valter e Bina, que me brindaram com discussões e conversas de alto nível. Ao Léo pela leitura atenta, elogios e sugestões ao texto apresentado no Polis.

Ao João Paulo, pela grande amizade tecida nas atividades acadêmicas e que transbordaram para além dos muros da universidade.

À Bia e à Belinha, amigas-irmãs onipresentes nas minhas dúvidas e angústias. A vocês a eterna gratidão por acalentarem minha cabeça e ouvirem meu coração.

Aos amigos historiadores, Gonda, Senos, Carol, Bellot, Espiga, Fernandão, Piolho e Guilherme, com os quais partilhei ideias, leituras, manifestações e muitas coisas mais.

Fora da academia, mas sempre dentro do coração, os amigos Vinícius Kfuri e Pedro Butelli me presentearam com dois livros fundamentais à dissertação. Ainda devo essa conta a vocês. A Lua pela confecção do diagrama que foi refeito, junto com outros aspectos gráficos, pela adorável Laura.

Ao amigo de toda hora Pedro Lins, pelas horas fotografando documentos antigos e pelas ajudas de sempre nos meus trabalhos.

Ao mestre Greg, que confeccionou a versão final do meu banco de dados, montou gráficos, tabelas e curvas. Sem ele o processamento das questões teria sido uma tarefa impossível, pela minha ampla ignorância tecnológica e pelo exíguo tempo.

Aos amigos e amigas de sempre, Pedro Cyrino, Arthur, Raphael, Hannah, Nathalia e Luana que mesmo sem querer recarregam minhas energias.

À Berê pela torcida e pelo amor que desconhece fronteiras. A ela toda a gratidão, sempre.

Ao meu Tio Roberto e ao Loscar pelas conversas intermináveis. À Leila pelos cafés e pelo apoio diário; à Neuzita pela alegria; e à Miriam pela beleza dos pequenos gestos.

A toda minha família, especialmente os meus pais, Cláudio e Gilvane, pelo suporte de sempre, pelas chatices e pelos cuidados insubstituíveis. Ao Vitor, pela revisão cirúrgica dos textos e por fazer da irmandade algo extremamente saboroso.

A todos que respeitaram as minhas ausências durante o período dessa empreitada.

E por fim, às Musas, filhas da Memória, aquelas que nos fazem cantar e nos calam...

“Em certo sentido, atomizar a sociedade e fazer de cada indivíduo um átomo que se comporta de acordo com os princípios do racionalismo econômico situa toda vida humana, com toda a sua profundidade e sua riqueza, no quadro de referência do mercado. É claro que isso não pode ser alcançado – os indivíduos têm personalidade, e a sociedade tem história.”

Karl Polanyiⁱ

“O dinheiro é fruto do trabalho, mas há casos especiais.”

Pepino Nates, 11 anosⁱⁱ

ⁱ POLANYI, Karl. *A subsistência dos homens e ensaios correlatos*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

ⁱⁱ Extraído de *Casa das Estrelas. O universo contado pelas crianças* de Javier Naranjo, ed. Foz.

Resumo

A presente dissertação visa estudar a inserção da empresa estrangeira Maxwell, Wright e Comp. na economia e sociedade brasileiras nas três primeiras décadas do Brasil independente. Esse agente comercial era formado por negociantes britânicos e norte-americanos e se consolidou como uma das principais firmas da Praça do Rio de Janeiro em meados dos oitocentos. Dentre outros aspectos, este texto analisa suas rotas comerciais atlânticas, formas de atuação e acumulação mercantil a partir do porto carioca. Sob o pano de fundo da construção do Estado Imperial brasileiro, formação do mercado mundial e desenvolvimento do capitalismo, a firma atuou destacadamente na exportação do café produzido pelo próspero Vale do Paraíba escravista. Em paralelo, esse agente fomentava o volumoso comércio ilegal de escravos (pós-1831) desde África até o Brasil.

Palavras-chave: comércio – empresa – economia do café – Império do Brasil – escravidão

Abstract

This thesis aims to study the insertion of the foreign firm Maxwell, Wright and Comp. the Brazilian economy and society in the first three decades of independent Brazil. This commercial agent was formed by British and American traders and consolidated as one of the leading firms in the Rio de Janeiro in the early eighteen hundreds. Among other aspects, this paper analyzes its Atlantic trade routes, ways of acting and mercantile accumulation consolidated from Rio harbor. Under the background of the Brazilian Imperial State-Building process, the development of capitalism and world market, the firm has served prominently in the export of coffee produced by slave-work at the thriving Paraíba Valley. In parallel, this agent fomented massive illegal slave trade (post-1831) from Africa to Brazil.

Key-words: trade – company – coffee economy – Brazilian Empire – slavery

Sumário

Lista de Gráficos	p. 2
Introdução	p. 4
1. A economia do café e a empresa Maxwell Wright e comp.	p. 14
1.1) A formação e composição da empresa	p. 15
1.2) A construção do Estado Imperial, a economia do café e a escravidão	p. 22
1.3) A Maxwell Wright no circuito do café	p. 43
2. Um mosaico de atividades mercantis	p. 64
2.1) A <i>pesca</i> e seus derivados	p. 66
2.2) Construção, venda e arrendamento de embarcações	p. 71
2.3) Tráfico de escravos e escravidão	p. 75
2.4) O comércio do dinheiro	p. 88
2.5) Carnes, couros e afins	p. 95
2.6) Outros: o caso do gelo	p. 103
3. Do mundo ao Rio, do Rio para o mundo	p. 107
3.1) Circuitos de comércio, espacialidade e mundo Atlântico	p. 108
3.2) Do Trapiche da Cidade ao Trapiche Maxwell	p. 116
3.3) O <i>modus operandi</i>	p. 130
3.4) Do Atlântico ao Rio, do Rio ao Império	p. 146
Considerações finais	p. 155
Fontes e Bibliografia	p. 162

Lista de Gráficos, Quadros e Tabelas:

Capítulo 1

<u>Diagrama 1.1:</u> Árvore Genealógica da Família Maxwell	p. 17
<u>Diagrama 1.2:</u> Composição da empresa entre 1844 e 1849	p. 22
<u>Gráfico 1.1:</u> Entradas formais de escravos no Império do Brasil (1821-1851)	p. 29
<u>Gráfico 1.2:</u> Preço médio de importação de café (EUA)	p. 34
<u>Gráfico 1.3:</u> Importações de café dos EUA (1820-1860)	p. 41
<u>Gráfico 1.4:</u> Exportações brasileiras de café	p. 45
<u>Gráfico 1.5:</u> Exportações de café da Maxwell Wright (em sacas)	p. 45
<u>Gráfico 1.6:</u> Exportações de café pelo Total de Exportações (em viagens)	p. 46
<u>Gráfico 1.7:</u> Importância das Exportações da firma sobre as Exportações do Império (sacas de café)	p. 47
<u>Gráfico 1.8:</u> Exportações brasileiras de café no ano de 1845 (em milhares)	p. 48
<u>Gráfico 1.9:</u> Importações de farinha pelo Total de Importações (em viagens)	p. 58
<u>Tabela 1.1:</u> Comércio entre as províncias brasileiras e os Estados- Unidos	p. 52
<u>Tabela 1.2:</u> Mapa Geral das Exportações da Maxwell Wright & Co. (em viagens)	p. 53
<u>Tabela 1.3:</u> Exportações de café da empresa (em sacas)	p. 54
<u>Tabela 1.4:</u> Mapa Geral das Importações da Maxwell Wright & Co. (em viagens)	p. 60
<u>Tabela 1.5:</u> Importações de farinha da empresa (em barricas)	p. 61
<u>Figura 1.1:</u> Terrace of a Café at Night (Place du Forum) -1888	p. 39
<u>Figura 1.2:</u> Os comedores de Batata -1885	p. 40

Capítulo 2

<u>Tabela 2.1:</u> Mapa comercial com a África por número de viagens	p. 82
--	--------------

<u>Tabela 2.2:</u> Número de viagens comerciais com a África por porto de origem e destino	p. 83
<u>Tabela 2.3:</u> Valores monetários exportados por ano (em réis)	p. 90
<u>Tabela 2.4:</u> Valores monetários exportados por região e número de viagens (em réis)	p. 91
<u>Tabela 2.5:</u> Importações de carnes da empresa (em número de viagens)	p. 99
<u>Tabela 2.6:</u> Importações de sal pela empresa (em número de viagens)	p. 100
<u>Tabela 2.7:</u> Importações de couros (em número de viagens)	p. 101
<u>Tabela 2.8:</u> Exportações de couros (em número de viagens)	p. 102
<u>Tabela 2.9:</u> Exportações de couros (volume)	p. 102
<u>Quadro 2.1:</u> Dívidas com a Maxwell, Wright & Comp.	p. 94

Capítulo 3

<u>Figura 3.1:</u> Rotas do <i>Courier</i> (vermelho) e do <i>Indus</i> (azul)	p. 115
<u>Figura 3.2:</u> O comércio de carnes (branco), de sal (amarelo) e de couros (vermelho)	p. 115
<u>Figura 3.3:</u> O Trapiche Maxwell, o prédio do Lloyds e o novo cais em construção no Rio de Janeiro - 1865	p. 117
<u>Figura 3.4:</u> Vista da cidade do Rio de Janeiro tomada da ilha Fiscal, <i>circa</i> 1850-1856	p. 118
<u>Figura 3.5:</u> Modelo de <i>manifesto</i> exigido no Brasil	p. 134
<u>Gráfico 3.1:</u> Entradas norte-americanas no porto do Rio de Janeiro (segundo a firma)	p. 132
<u>Tabela 3.1:</u> Carregamentos de café para portos norte-americanos (sacas)	p. 142

Introdução:

“Sempre chegamos ao sítio aonde nos esperam”

O Livro dos Itinerários

Iniciar qualquer narrativa por um obituário é algo no mínimo esquisito. Talvez seja um procedimento comum a grandes literatos, mas não para um historiador iniciante. Risco aceito, o “comunicado” de morte veio a público no famoso *Jornal do Commercio* em 18 de agosto de 1854 e dizia o seguinte:

*Falecimento. – o Sr. José Maxwell, um dos mais antigos e abastados comerciantes desta praça, faleceu hontem em idade avançada. O Sr. Maxwell era universalmente estimado.*¹

Uma rápida varredura em outros periódicos da Corte imperial do mesmo dia atesta essa “estima”. O *Diário do Rio de Janeiro* acrescentava que José era “chefe da casa dos senhores Maxwell Wright e C.” e “um dos comerciantes mais antigos da cidade”, com quase oitenta anos de idade.²

Ambos os jornais publicaram também, em português e inglês, convites da família para “seus amigos em geral, e aos do falecido, [terem] a caridade de comparecerem ao seu funeral, que terá lugar hoje, 18 do corrente, pelas 4 ½ horas da tarde”. O cortejo partiu da sua residência, no Andarahy Grande (Vila Isabel), até o cemitério São Francisco de Paula (hoje no Catumbi).³

Até a “longínqua” província do Ceará noticiou o falecimento do *estimado* e antigo negociante, obviamente vinte dias depois do enterro.⁴ Entretanto, a nota mais interessante sem dúvida foi publicada pelo *Correio Mercantil* na sua página de capa.

¹ “Comunicados”, *Jornal do Commercio* 18/08/1854, p. 2.

² *Diário do Rio de Janeiro* 18/08/1854 p. 2. No verdadeiro obituário, publicado em ambos no dia seguinte, constava uma nota quase idêntica: “Óbito de pessoas ... no dia 18 – José Maxwell, natural de Gibraltar, 80 annos, casado, negociante, morador do Andarahy Grande. [causa da morte] Febre cerebral.” “Comunicados”, *Jornal do Commercio* 19/08/1854, p. 2; “Estatísticas da cidade”, *Diário do Rio de Janeiro* 19/08/1854 p. 2.

³ *Jornal do Commercio* 18/08/1854 p. 3; *Diário do Rio de Janeiro* 18/08/1854 p. 3. Os anunciantes eram “D. Maria Maxwell, José Maxwell Junior, Jorge Rudge, W. F. Jones, viúva, filho e genros de José Maxwell, feridos da mais acerba dôr (...).”

⁴ *Pedro II* 9/9/1854, p. 3; impresso na Typographia Cearense (Ceará) por Joaquim José de Oliveira.

*O corpo do commercio desta capital acaba de perder um dos seus mais antigos negociantes, e que por mais de um título era digno de toda a consideração e respeito. O Sr. José Maxwell faleceu hontem pela uma hora da tarde, com a idade de 85 annos, sendo aqui conhecido desde o anno de 1809 em que se estabeleceu em negocio que soube tão bem dirigir, que passava pelo negociante que mais exportava, apontando-se o anno de 1836 em que embarcou para mais de 300.000 sacas de café. De sua consorte, que lhe sobrevive, deixa 3 filhas e 1 filho, destes 35 netos, e destes 5 bisnetos.*⁵

A despeito da fartura de informações sobre a vida pessoal de José Maxwell, salta aos olhos o fato de que teria embarcado “para mais de 300.000 sacas de café” só no ano de 1836. Se considerarmos as estimativas conhecidas sobre a exportação total do Brasil naquele ano, Maxwell teria despachado cerca de 30% do total, que foi de 981 mil sacas. O absurdo é evidente. A soma das sacas exportadas pela sua empresa, Maxwell, Wright & comp., nos anos de 1838 e 1839 estava em torno de 145 mil. Nem dez anos depois (1848), quando as lavouras de café inundavam ainda mais o porto do Rio de Janeiro com esse valioso grão, as cifras da empresa chegam as 300 mil sacas.

Para além do exagero, comum à verve jornalística de ontem e de hoje, é bem provável que o redator da nota tenha se baseado nos parâmetros de 1854 ou 1853, quando o Império exportou em torno de 2 milhões e 660 mil e 2 milhões e 280 mil sacas⁶, respectivamente. Isso tudo justamente no contexto da inauguração da primeira ferrovia no país, em abril de 1854⁷, agilizada principalmente por Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá. A essa época, é bem possível que a Maxwell, Wright & comp. tivesse atingido a marca de 300 mil sacas, uma vez que já em 1848 a cifra da firma estivera na casa das 255 mil.

Contudo, o que talvez mais intrigasse o suposto jornalista era como as atividades daquele negociante tinham atravessado com grande sucesso as complicadas conjunturas políticas e econômicas das primeiras décadas do país independente. A promulgação da Lei de Terras e do Código Comercial de 1850, a reforma centralizadora da Guarda Nacional, e principalmente a ascensão do Ministério da Conciliação (em 1853), de composição liberal e conservadora, presidido pelo Marquês do Paraná, inauguram uma

⁵ *Notícias Diversas, Correio Mercantil* 18/08/1854, p. 1.

⁶ Todos os dados de exportações brasileiras foram extraídos de: BACHA, Edmar e GREENHILL, R. *Marcelino Martins & Edward Johnston, 150 anos de café*. 2ª ed. Revista. Rio de Janeiro: Salamandra C. Editorial, 1992. p. 324-325.

⁷ O primeiro trecho da Estrada de Ferro Petrópolis (Mauá) ligava o Porto de Mauá (interior da Baía de Guanabara) e a localidade de Fragoso, município de Inhomirim. Dois anos mais tarde, a estrada completa a sua extensão de 16,1 quilômetros até Raiz da Serra. Através de diligências, ligava-se a Petrópolis (a ferrovia só chegou à Petrópolis em 1886). Esse caminho ligava o porto do Rio à Petrópolis e à região cafeeira do Vale do Paraíba, dentre outras regiões.

época nova, o chamado *Tempo Saquarema*⁸. Segundo os “estáveis” parâmetros da década 1850, os primeiros trinta anos do Brasil independente podiam parecer mais do que tumultuados.

Eis o presente desafio: reconstituir a trajetória da empresa estrangeira Maxwell Wright & comp. radicada no Rio de Janeiro desde 1827 até o final da década de 1840; isto é, compreender os negócios e atividades econômicas dessa firma durante o período de formação do Estado Imperial Brasileiro (1822-1850). Esta *sociedade comercial*, especialmente ativa no comércio do café com os Estados Unidos, era formada inicialmente pelo negociante inglês José (Joseph) Maxwell, radicado no Brasil desde o longínquo ano de 1809, e pelo norte-americano William Wright, de uma expoente família de Baltimore, Estados Unidos da América.

Como o realizar de uma dissertação ou qualquer empreitada pelo *conhecimento* pressupõe em primeira instância uma espécie de *autocrítica*, ou seja, uma análise das possibilidades e limitações de um dado estudo,⁹ é necessário realizar um balanço sobre as escolhas teórico-metodológicas desta pesquisa, bem como expor *o que não foi realizado*.

Do ponto de vista metodológico, o presente estudo se insere no campo da História de Empresas ou História Empresarial. Esse ramo da história econômico-social objetiva a compreensão do funcionamento da dinâmica econômica através das ações dos próprios atores sociais¹⁰. Se tomados os devidos cuidados de se estudar a interação das atividades da empresa com a estrutura social e a economia em que ela atua, ou seja, em perspectiva ampla¹¹, a microanálise “pode e deve ser tentada no quadro de qualquer sistema econômico”¹², especialmente se há possibilidades em matéria de fontes para tal fim. Segundo o historiador polonês Witold Kula: “*el sistema económico y su*

⁸ MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987.

⁹ ECO, Umberto. *Como se faz uma tese em ciências humanas*. Tradução de Ana Falcão Bastos e Luis Leitão. 5ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 1991. p. 48, 49.

¹⁰ LOBO, Eulália L. “História Empresarial”. In: CARDOSO, Ciro F. S. & VAINFAS, R. (org.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997. Para um balanço da produção brasileira e estrangeira nesta área, bem como um conjunto de cuidados e recomendações metodológicas: CAMPELLO, Carlos. “O estudo sobre empresários e empresas: conceito, relevância e panorama historiográfico” *Revista Tema Livre*. ano IV, nº. 10, Niterói-RJ, 2005. Disponível no site: <http://www.revistatemalivre.com/>. Acesso em 13 jan. 2013.

¹¹ Sobre a relação entre as empresas e o sistema no qual se inserem: KULA, W. *Problemas y método de la historia económica*. Barcelona: Ed. Península, 1973. p. 139,140 e 142.

¹² CARDOSO, Ciro F.S e BRIGNOLI, Héctor. *Os Métodos da História*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Ed. Graal, 1979. p. 338. Neste mesmo texto, Ciro Cardoso define empresa como: “*unidade de produção ou marco institucional de combinação de fatores de produção em uma sociedade dada*”. *Ibidem*.

*funcionamiento no pueden comprenderse si no solucionamos el problema partiendo de las unidades típicas, que realizan la explotación econômica”.*¹³

Assumir como ponto de partida os próprios atores sociais implica árduos desafios ao pesquisador. Como ainda ensina Marc Bloch,

*nada há de mais legítimo, nem [...] mais salutar, que centrar o estudo de uma sociedade num dos seus aspectos particulares, ou, melhor ainda, num dos problemas precisos que este ou aquele desses aspectos suscita: crenças, economia, estrutura das classes ou dos grupos, crises políticas... Em resultado dessa escolha reflectida, os problemas não ficarão apenas, em geral, formulados com maior firmeza: os próprios factos de contacto e de troca ficarão realçados com maior nitidez. Sob condição, simplesmente, de que queremos descobri-los [...].*¹⁴

O apelo a essa precisa definição se relaciona com um questionamento que, em si, vai mesmo além dos objetivos e possibilidades deste estudo. Tal discussão envolve os limites e as liberdades dos agentes individuais e coletivos na sua (co)constituição histórica¹⁵. A reflexão sobre a relação entre agência e estruturas, assim como a importância dos estudos históricos de agentes sociais específicos, suscitam as principais questões teóricas deste texto.

Em livro de meados dos anos 1990, o historiador Christopher Lloyd distinguiu três *ontologias sociais* básicas nas ciências humanas ou sociais: *individualismo*, *holismo* e *estruturismo*. A primeira enfoca nas ações, pensamentos e comportamentos dos indivíduos mais ou menos autônomos, sendo a “estrutura social, na medida em que exista, [é] concebida como resultado fenomenal de um grande número de interações individuais”. Na segunda, as pessoas e agentes (empresas) seriam meras personificações de categorias sociais gerais e a sociedade é entendida como “entidade orgânica e supra-individual ou uma organização de regras, relações e/ou significados, cuja soma total tem propriedades e poderes superiores aos de suas partes”. No *holismo*, polo oposto do *individualismo*, o geral dá sentido ou forma a ação individual.¹⁶

¹³ KULA, op. cit. 1973. p. 139.

¹⁴ BLOCH, Marc. *Introdução à História*. 5ª ed.. Tradução de Maria Manuel e Rui Gracio. Lisboa: Publicações Europa América, s.d., p. 135.

¹⁵ ELIAS, Norbert. *Mozart: sociologia de um gênio*. Organizado por Michael Schröter. Tradução de Sérgio Goes de Paula. Revisão Técnica de Renato Janine Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1995 & ELIAS, Norbert. *A Sociedade dos Indivíduos*. Organizado por Michael Schröter. Tradução de Vera Ribeiro. Revisão Técnica de Renato Janine Ribeiro Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

¹⁶ LLOYD, C.. “Explicando a História das estruturas econômicas e sociais”. In: *As estruturas da história*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1995. p. 61 e 60, respectivamente.

Em oposição a essas duas visões dicotômicas da relação indivíduo/sociedade, Lloyd define uma terceira possibilidade – o *estruturismo* – que busca priorizar as interações estruturantes entre indivíduo e sociedade, agência e estrutura. Em suas palavras,

*a dualidade (em vez da dicotomia) evento/estrutura e o processo de estruturação dinâmica por ela mutuamente implicado formam a necessária base ontológica estruturista da história das estruturas sociais, fundamentalmente porque essa concepção geral tem um papel central para um agente causal dentro de um contexto social estruturado e irreduzível, porém em evolução.*¹⁷

Em suma, a abordagem almejada, expressa na noção *estruturista*, exige a irreduzibilidade dos processos sociais e da história somente ao nível micro dos eventos, das pessoas, das ações e das motivações individuais. Ao contrário, essa ideia de agência pressupõe obrigatoriamente a *dualidade simbiótica*¹⁸ entre indivíduo e sociedade.

Portanto, se são os homens os protagonistas da história e do seu devir, a História enquanto disciplina não se detém somente ao que os mesmos homens *fazem*. Em passagem célebre à História das Empresas, a historiadora Maria Barbara Levy assim caracterizou a dinâmica entre empresa e sociedade:

*as empresas são parte da sociedade e não se pode estudá-las sem levar em conta as articulações recíprocas entre as relações sociais e as práticas empresariais. A empresa é parte de um sistema de instituições interagentes, no qual lhe cabe a produção de bens [ou serviços]. Como parte orgânica da sociedade, sua atuação repercute sobre a estrutura social na qual se desenvolve e é, por sua vez, influenciada por ela.*¹⁹

Dessa maneira, é na interação entre os processos socioeconômicos mais amplos de determinado *tempo* e os negócios e atividades da empresa Maxwell, Wright & Comp. em bandas cariocas que concebemos a sua *trajetória*.

Com isso, a periodização específica do presente estudo se abre em torno do primeiro registro comercial da firma, em 1827²⁰, apesar de algumas necessárias incursões em contextos anteriores, na busca das raízes dos negociantes. A partir dessa data inicial fizemos um levantamento dos negócios da empresa em vários periódicos brasileiros, especialmente os que publicavam maior volume de informações comerciais,

¹⁷ Ibid., p. 62. Grifo do autor.

¹⁸ Denominação de C. Lloyd para a necessária inter-relação entre eventos e padrões/estruturas na perspectiva “estruturista”. Ibid. p. 59.

¹⁹ LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de Suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro, Editora da UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994. p. 27.

²⁰ *Diário do Rio de Janeiro* 30/05/1827, p. 100.

notadamente o *Jornal do Commercio* e o *Diário do Rio de Janeiro*. Enquanto aquele dá o tom aos primeiros anos pesquisados, este último se tornou o foco das análises da firma desde finais dos anos 1830 até os anos 1840.²¹

Computamos as entradas e saídas no porto do Rio de Janeiro de embarcações fretadas à empresa num banco de dados com as informações de cada viagem: porto de origem, destino; tempo no mar; nome do navio, capitão e tripulação; tonelagem; cargas e passageiros. Trata-se de um total de **1838** registros de viagens. Na grande parte das vezes um registro de viagem implicava dois ou três anúncios analisados. A sistematização e cruzamento desses dados nos permitiu elaborar mapas analíticos de cada circuito e cada mercadoria comercializada pela firma. Paralelamente a esse método quantitativo de análise, fizemos o levantamento qualitativo das atividades da firma através dos anúncios de leilão, compra e venda, aluguéis, arrematações etc., publicados nos mesmos periódicos. Dessa forma, embora bem complementado por almanaques, livros de época, documentos de arquivos, o *corpus* documental por excelência dessa empreitada é constituído pelos periódicos – numa trilha iniciada há um bom tempo por Gilberto Freyre.²²

Há documentos importantíssimos sobre a empresa Maxwell Wright & Comp. em arquivos norte-americanos, como, por exemplo, os papéis e cartas da família Wright em Maryland, muitos dos quais trabalhados pela historiadora Laura Jarnagin²³. Por motivos de tempo, ordem financeira e capacidades do pesquisador, utilizamos somente as fontes acessíveis pelo Brasil, ou seja, documentos de arquivos brasileiros, mais informações do site da *Maryland Society Institute* e do projeto *American Libraries*, que nos possibilitou usufruir do livro *Commercial Formalities of Rio de Janeiro*, escrito pela própria firma em 1841²⁴. Infelizmente, a exceção ficou por conta da documentação consular que

²¹ Boa parte dos periódicos utilizados foi acessada pela excelente *Hemeroteca Digital* da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, que passou a disponibilizar *on line* esse material. Conferir o site: <www.hemerotecadigital.bn.br>.

²² FREYRE, Gilberto. *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*. 4ª edição revista. São Paulo: Global Editora, 2010; FREYRE, Gilberto. *Inglês no Brasil. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000. Primeira edição em 1945.

²³ JARNAGIN, Laura. *A Confluence of Transatlantic Networks. Elites, Capitalism, and Confederate Migration to Brazil*. The University of Alabama Press Tuscaloosa, Alabama: 2008.

²⁴ Maryland Society Institute, Wright-May-Thom Family Papers (1727), 1802-1965. Disponível em: <<http://archive.mdhs.org/Library/Mss/ms002416.html>>; American Libraries. Disponível em: <<http://www.archive.org/details/commercialforma00maxwgoog>>.

pretendíamos utilizar na análise das atividades de William Wright, cônsul dos EUA na Corte carioca em alguns períodos das décadas de 1820 e 1830.

O ponto final dessa história é o marco da metade do século: 1850. Não se trata exclusivamente de uma arbitrariedade do pesquisador, embora toda escolha deste contenha em si certa dose de arbítrio. Primeiramente, há a questão do tempo relativamente curto disponível para a concepção da dissertação. Em segundo lugar e mais importante, o ano de 1850 é um ponto de virada essencial na própria história do Império do Brasil. A título de exemplo, há pelo menos três novas regulamentações político-jurídicas de profundos impactos na economia e sociedade brasileiras de meados dos oitocentos: a Lei de Terras, o Código Comercial e a Lei de Eusébio de Queiróz (fim do tráfico de escravos). Mesmo no plano internacional há inúmero novos fatores que demandariam leituras e investigações mais apuradas, como, por exemplo, a “corrida do ouro” na Califórnia, o aumento mundial do meio circulante, a expansão econômica britânica, etc²⁵. Essas e outras questões exigiriam análises de novas e diferentes conjunturas, assim como seu específico entrelaçamento com os negócios da empresa. Por último, como veremos a seguir, a própria sociedade comercial da Maxwell Wright & Comp. passa por mudanças na sua composição a partir desse ano.

É provável que seja indevida a afirmação sobre a existência de uma historiografia da firma Maxwell, Wright & Co. Contudo, há um interessante livro publicado no Brasil em 2010 do historiador norte-americano Gerard Horne, no qual há importantes menções sobre negócios da empresa, sua importância na Praça do Rio de Janeiro e até de suas ligações com o tráfico de escravos²⁶. No que tange a textos cujos objetivos estejam relacionados diretamente à empresa, temos duas referências fundamentais: uma publicada no Brasil no ano de 2013, a outra inédita no país.

A primeira delas é um artigo em que o professor Rafael Marquese busca inserir o estudo da “formação do Estado nacional brasileiro nos quadros da economia-mundo

²⁵ VARGAS, Jonas Moreira. *PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História). UFRJ. PPGH. p. 357. Tratava-se de um novo momento ou *era*; sobre isso ver o clássico: HOBBSAWM, Eric. *A Era do Capital: 1848-1875*. 9ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

²⁶ HORNE, Gerard *O Sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. Tradução de Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

capitalista do século XIX.”²⁷ Trata-se de um aprofundamento da perspectiva teórica e historiográfica intitulada de *Segunda Escravidão*. Em linhas bem gerais, essa proposta seria uma nova e instigante abordagem sobre a chamada “crise da escravidão” do século XIX ou da *queda do escravismo colonial*²⁸. Formulada pelo historiador norte-americano Dale W. Tomich²⁹, a ideia da *segunda escravidão* busca explicar as dinâmicas econômicas das várias regiões atlânticas dos oitocentos segundo a sua ligação com o desenvolvimento do capitalismo histórico em nível internacional. Entre os vários casos estudados pelo autor, três zonas principais passaram por uma requalificação e intenso crescimento da escravidão enquanto instituição e relação de produção: o sul dos EUA, com sua produção de algodão; a ilha de Cuba ligada ao desenvolvimento do açúcar; e o Vale do Paraíba cafeeiro, que abrangia as regiões das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, ou o “Coração do Império”³⁰ do Brasil. De maneira geral, essas expansões agrícolas apresentavam, apesar das nuances locais e com intensidades diferenciadas, certos traços em comum, como: incorporação de novas terras à produção especializada; aumento das grandes propriedades; expansão da mão de obra escrava, até certo ponto fornecida pelo volumoso tráfico de africanos, a despeito das interdições inglesas;³¹ e o investimento majoritariamente inglês em ferrovias, tecnologias produtivas (engenho a vapor em Cuba) e navios a vapor, que barateavam os custos da produção. Especificamente no que diz respeito à Maxwell Wright & Comp., Marquese busca entrelaçar os negócios da empresa ao eixo estrutural da *segunda escravidão*, os EUA.³²

²⁷ MARQUESE, Rafael de Bivar. “Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil”. *Almanack Guarulhos*, n.05, 1º semestre de 2013a. p. 52.

²⁸ BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial: 1776-1848*. Tradução de Maria Beatriz Medina. Rio de Janeiro: Record, 2002.

²⁹ TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. 2ª Ed.. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. Revisão de Rafael de Bivar Marquese. São Paulo: EDUSP, 2011.

³⁰ Expressão de Ricardo Salles em “O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado”. *Almanack. Guarulhos*, n.04, 2º semestre de 2012. p. 5-45. Originalmente em: SALLES, Ricardo. *E o Vale era escravo: Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 43.

³¹ A respeito da pressão e ação da marinha britânica pelo fim do tráfico negreiro para o Brasil ver: BETHEL, Leslie. *A Abolição do comércio brasileiro de escravos. A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do Comércio de Escravos, 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

³² MARQUESE, op. cit. p. 52. Segundo este autor, “na trajetória da Maxwell Wright & Co, podemos ver a passagem do sistema comercial criado logo após a fuga da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, com o domínio dos mercadores britânicos sobre o ramo de importação e exportação em larga escala, para o sistema comercial fundado na exportação cafeeira, com grande presença de mercadores norte-americanos”. *Ibid.*, p. 57.

A outra referência essencial ao presente texto é o livro de Laura Jarnagin, cuja tese central defende que os laços desenvolvidos por agentes e empresas tais como a Maxwell Wright (um exemplo) ao longo do século XIX possibilitaram a imigração dos confederados sulistas para o Brasil no pós-Guerra Civil³³. Ao mesmo tempo, a boa recepção e bom tratamento desses emigrados estariam ligados a uma convergência de filosofias e ideologias, mediadas por conexões pessoais e negócios. Na verdade, essas conexões atlânticas negociantes norte-americanos, majoritariamente huguenotes, remontaria aos séculos XVII e XVIII.

Ambos os textos foram extremamente sugestivos e úteis à concepção dessa dissertação, mesmo que o interesse pelo objeto esteja no longínquo ano de 2008, quando era bolsista do projeto de iniciação científica encabeçado pelo orientador, Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães, sobre a atuação no Império de empresas inglesas como a Carruthers e Co. e Samuel Phillips e Co.³⁴ Tomei conhecimento do livro de Jarnagin somente em dezembro de 2013, às vésperas da escrita da presente dissertação, e incluí inúmeras informações e fontes processadas pela autora, o que me foi de imensa valia. De qualquer maneira, visamos aprofundar o estudo desse importante agente socioeconômico a partir de fontes e metodologia ainda inéditas sobre o tema.

Para além da apresentação da firma, seus integrantes, composições e raízes, o capítulo inicial busca inserir esse agente nos processos mais amplos nos quais esteve imersa até 1850. Assim, delineiam-se as dinâmicas de construção do Estado brasileiro, formação e desenvolvimento da economia do café, e o desenvolvimento do mercado internacional do século XIX. A análise da participação da empresa como uma das maiores exportadoras do principal produto do Rio de Janeiro e do Império permite elucidar aspectos interessantes sobre a exportação do grão, seus mercados, seu circuito integrado à farinha de trigo e seus movimentos mais amplos. Dessa maneira, buscamos também requalificar a importância dos portos norte-americanos para essa atividade tão essencial à economia do nascente Estado brasileiro.

³³ JARNAGIN, op. cit., p. 2, 3, 14.

³⁴ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. "O Comércio Inglês no Império do Brasil: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co, 1824-1854". In: (org.) CARVALHO, José Murilo de. *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. "Finanças e Comércio no Brasil da primeira metade do século XIX: a atuação da firma inglesa Samuel Phillips & Co, 1808-1831". *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: Os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2012. p. 237-245.

O segundo capítulo envereda pelas outras atividades comerciais da empresa, entrelaçadas ou não à economia do café. Mesclam-se análises quantitativas das entradas e saídas de embarcações fretadas à empresa, típicas do capítulo primeiro, com as descrições das outras empreitadas, seus circuitos comerciais e sua natureza. Com isso, buscamos apreender a dinâmica da atividade pesqueira, construção e venda de embarcações, comércio de couros e carne seca, movimentações financeiras, tráfico de escravos, entre outros.

O aspecto que une as distintas seções do capítulo derradeiro se refere à *espacialidade* da Maxwell Wright & Comp., seja no tecido das ligações entre o Rio e os vários portos atlânticos, que contribuía decisivamente para a constituição de um mercado internacional, seja também na disposição espacial da firma e seus negociantes na cidade e porto do Rio de Janeiro. Dessa maneira, analisamos o crescimento dos negócios e da importância social da empresa para a economia da Corte.

Que o caminho da leitura não seja enfadonho. Que os números representem homens de carne e osso e suas relações. Que o estudo de um agente tão específico sirva para algo a mais.

Capítulo 1: A economia do café e a empresa Maxwell Wright e comp.

“as relações de unidades de menor magnitude – ou, para usarmos um termo mais exato, extraído da teoria dos conjuntos, as unidades de potência menor – dão origem a uma unidade de potência maior, que não pode ser compreendida quando suas partes são consideradas em isolamento, independentemente de suas relações.”

Norbert Elias em *A sociedade dos indivíduos*

Na capa do *Diário do Rio de Janeiro* de 9 de março de 1838, lia-se no item “Variedade” que a *gymnastica* “é a arte de exercitar o corpo para lhe aumentar a robustez e agilidade”. Dos poucos leitores existentes na cidade do Rio de Janeiro de meados do século XIX, um que se obstinasse a continuar a leitura para além daquela curiosa seção passaria pelas “Correspondências”, reunião das cartas dos leitores que se estendia até a segunda página, onde também se encontravam as notícias da Corte, as determinações das autoridades locais e do Império. Se ainda insistisse em atravessar os corriqueiros anúncios de aluguéis, vendas e a seção de “Escravos Fugidos”, veria no “Movimento do Porto” “a entrada [no dia 7] do brigue americano *Ann*”; além de trazer 3.700 barricas de farinha de trigo, item comum às embarcações oriundas de Baltimore³⁵ naquele tempo, o navio transportava “o americano W. H. D. C. Wright”³⁶. Talvez esse leitor associasse este sobrenome àquele outro, Maxwell, para quem o navio *Ann* se destinava, assim como a galera *Louisiana* indicada no anúncio logo acima.

O passageiro chamava-se William Henry DeCourcy Wright e estava em torno dos 43 anos de idade. Não era um marinheiro de primeira viagem; William fora cônsul dos Estados Unidos na Corte carioca. Esse retorno certamente se relacionava ao

³⁵ Fundada em 1729, Baltimore é um dos principais cidades portuárias da Costa Leste dos EUA. Localizada no Estado de Maryland. No século XIX, constituiu-se no principal porto de exportação da produção escravista dos Estados do Sul dos EUA, como farinha de trigo, o tabaco, arroz e outros gêneros, e de importação como café, couro e outros, vindos do Brasil. Sobre a sua importância na exportação dos bens oriundos de Ohio e alhures, cf. VILLA, Carlos Valencia. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH. p. 83, 84.

³⁶ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 9/3/1838, p. 4.

desenvolvimento das atividades comerciais da empresa Maxwell Wright & comp., da qual era agente atuante junto ao inglês Joseph (José) Maxwell.³⁷

Nesse mesmo ano de 1838, em que o *movimento regressista* ganhava força rumo à constituição de uma direção centralizadora e conservadora ao nascente Estado Imperial brasileiro³⁸, a firma exportou 62.530 sacas de café³⁹ para os portos europeus e, principalmente, estadunidenses. Essa quantia representava aproximadamente 5% do total de exportações brasileiras no mesmo ano, cerca de 1 milhão e 241 mil sacas. Dez anos depois o montante despachado pela empresa chegava a 255.878 sacas, do total de 2 milhões e 223 mil exportadas pelo Império, ou 11,5 %.⁴⁰

Qual era o lugar de uma empresa que chegava a essa cifra de importância no comércio do principal produto exportado pelo Império do Brasil à época? Como a economia do café delimitava as atividades da empresa? O presente capítulo tem como objetivo analisar a forma de inserção e de atuação da empresa na economia brasileira e atlântica através do comércio do café. Antes, vamos a uma apresentação geral das origens e da formação da firma.

1.1) A formação e composição da empresa:

A constituição da Maxwell, Wright e Co. envolve a associação de duas famílias de negociantes estrangeiros com importantes participações no cenário político-econômico brasileiro da primeira metade do século XIX. Como destacou Ciro Cardoso e Hector Brignolli, ao estudar uma empresa “será de especial interesse estudar a origem

³⁷ Maryland Society Institute, Wright-May-Thom Family Papers (1727), 1802-1965. Site: <<http://archive.mdhs.org/Library/Mss/ms002416.html>>. Acesso em 18 julho 2013. William Henry DeCourcy Wright (1795-1864). Nas fontes, encontra-se *José* ou *Joseph* Maxwell.

³⁸ MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec. 1987.

³⁹ Saca é uma medida de peso equivalente a 60 kg.

⁴⁰ Se comparados com os dados de exportação da Mesa do Consulado do Rio de Janeiro para o ano de 1848, 1.706.274 sacas, as 255.878 sacas da Maxwell representavam 15% do total exportado pelo porto do Rio. Os dados das exportações brasileiras foram extraídos de BACHA, Edmar e GREENHILL, R. *Marcelino Martins & Edward Johnston, 150 anos de café*. 2ª ed. Revista. Rio de Janeiro: Salamandra C. Editorial, 1992. p. 324-325.

social dos capitais investidos no grande comércio [importador-exportador]: a nacionalidade dos investidores e suas atividades prévias constituem um bom começo”.⁴¹

Joseph Maxwell era natural de Gibraltar, filho do irlandês Manuel Maxwell e Catharina Maria, lisboeta. Logo após a Abertura dos Portos (1808), esse inglês se estabelece já em 1809 na Praça do Rio de Janeiro, onde se casa com Maria Roza de Souza no ano de 1811⁴². Segundo Rafael Marquese, a família Maxwell já atuava fortemente no eixo comercial Portugal-Inglaterra, e seu casamento com uma descendente da família Sousa Coutinho, teria contribuído para seus contatos comerciais e inserção na Praça do Rio de Janeiro⁴³. A historiadora Laura Jarnagin, ao ressaltar a importância dos comerciantes ingleses no comércio intra-mediterrâneo a partir de Gibraltar em finais do XVIII, sugere que Manuel Maxwell teria mandado ao Brasil seu filho, então com 16 anos⁴⁴. O conhecimento da língua portuguesa, “*the british commercial connections*” e uma possível conexão prévia entre os Maxwell’s e os Sousa Coutinho na Inglaterra teriam permitido, segundo esta autora, o rápido deslanche comercial de Joseph e o seu casamento com Maria Roza, neta de Tomé Felix de Sousa Coutinho⁴⁵, possível parente de Dom Domingos de Sousa Coutinho. Segundo Jarnagin,

⁴¹ CARDOSO, Ciro F.S e BRIGNOLI, Héctor. *Os Métodos da História*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Ed. Graal, 1979. p. 343.

⁴² Segundo o genealogista Carlos Eduardo de Almeida Barata, Joseph Maxwell morreu em 1854 e era natural de Gibraltar. No seu túmulo, aparece a informação de que estava no Brasil há 45 anos, portanto desde 1809, e “era filho de Emmanuel Maxwell (Irlanda) e de Catarina Maria”. Acesso em 08/08/2013: <http://www.cbg.org.br/baixar/cemiterio_catumbi_3.pdf>

⁴³ MARQUESE, Rafael de Bivar. “Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil”. *Almanack. Guarulhos*, n.05, 1º semestre de 2013a. p. 56. A respeito da trajetória da família Azevedo Coutinho cf. Grupo Retis. Diagnóstico Sócio-Econômico da Bacia do Caceribu. *Gente de Caceribu, sua Geografia, sua História*. Disponível em: <<http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras/pdf/caceribu.pdf>>; FRAGOSO, João Luis R.. “A Nobreza vive em Bandos: A Economia Política dos melhores da terra do Rio de Janeiro, século XVII. Algumas notas de pesquisa.” *Tempo - Revista do Departamento de História da UFF*, Niterói, v. 8, n.15, p. 11-35, 2003. Disponível também em: http://www.ifcs.ufrj.br/~ppghis/pdf/joao_nobreza_bandos.pdf

⁴⁴ No *Journals of House of Commons*, volume 69, session 1813-1814, p. 575, *Appendix*, há uma tabela, *Account of the Extraordinary Expense of the Army*, com uma lista bastante extensa de barcos ingleses com os nomes dos capitães que fizeram navegação no Mediterrâneo, durante o conflito com Napoleão. Consta o nome do Capitão M. Maxwell, em 13 de abril de 1813, a realizar o trajeto Malta para Messina. Malta era uma “colônia” inglesa e só obteve a independência em 1964.

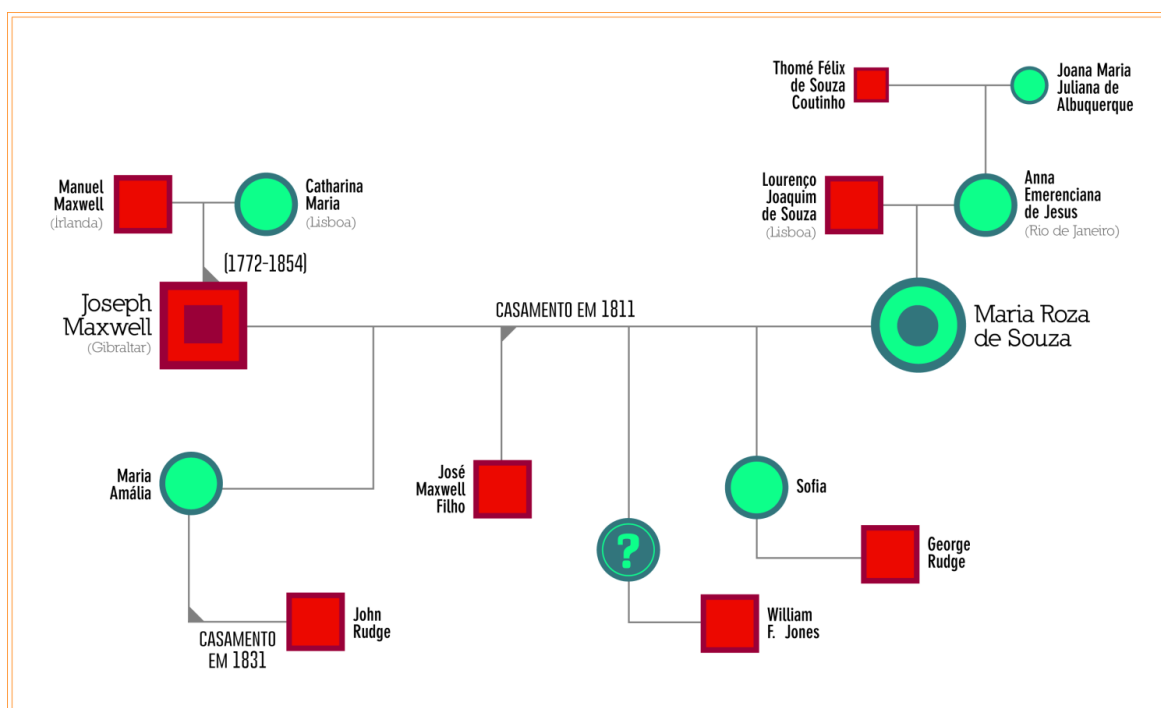
⁴⁵ Segundo Balthazar da Silva Lisboa, “são famílias também distintas de nobreza e serviços os filhos de... Thomé Felix de Souza Coutinho..”. LISBOA, Balthazar da Silva. *Annaes do Rio de Janeiro*. Tomo IV. Rio de Janeiro: Typ. e Imp. E Const. de Seignot-Place & Co., 1835. p. 91. Confirmamos o parentesco entre Maria Rosa e Tomé Felix pelo site: <http://www.jbcultura.com.br/gde_fam/pafg21.htm#500> – acesso em 10/2/2014.

“Joseph Maxwell was in the right place at the right time, probably by design not happenstance”⁴⁶.

Nada encontramos sobre essas conexões inglesas da família Maxwell, o que foge aos propósitos fundamentais dessa dissertação. Contudo, Joseph nascera provavelmente em 1772, chegando ao Brasil com 37 anos. Os três obituários citados na introdução apontam que no ano de sua morte, 1854, já estaria com mais de 80 anos, o que é confirmado por sua lápide no Cemitério do Catumbi.⁴⁷

O processo de casamento entre José Maxwell e Maria Roza sob a benção da irmandade de São Francisco de Paula do Rio de Janeiro tem início em 17 de novembro de 1811, e só foi confirmado depois da apresentação por parte de José de um “documento de conversão” ao catolicismo, uma vez que seu pai era anglicano, e um “atestado” de que não era casado em Londres.⁴⁸

Diagrama 1.1: Árvore genealógica da família Maxwell



⁴⁶ JARNAGIN, Laura. *A Confluence of Transatlantic Networks. Elites, Capitalism, and Confederate Migration to Brazil*. The University of Alabama Press Tuscaloosa, Alabama: 2008. p. 113, 114, 115.

⁴⁷ Checar os obituários citados na introdução, notas 1, 2, 3 e 4 da mesma.

⁴⁸ *Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro*, série HM 47389, caixa 2359, folha 4 e 8 do primeiro documento manuscrito; e folha 3 do segundo documento.

O Diagrama 1.1⁴⁹ apresenta três gerações da família em questão. José Maxwell Filho e dois dos seus genros, os ingleses William Francis Jones e George Rudge, participarão da empresa Maxwell Wright & comp. nos anos 1840, conforme mostrarei mais a frente. Os dois Rudge, John e George, eram primos, oriundos de Gloucester, Inglaterra. John Rudge se associou a José Maxwell formando a sociedade comercial Maxwell, Silva & Co, que foi finalizada em outubro de 1823.⁵⁰

Portanto, Joseph já era um importante negociante de importação e exportação no Rio de Janeiro antes da formação da Maxwell Wright & comp., informação esta confirmada nos almanaques mercantis e anúncios de periódicos como o *Jornal do Commercio* e o *Diário do Rio de Janeiro*⁵¹. Nos almanaques, encontramos o inglês na rua detrás do Hospício (atual Buenos Aires, centro do Rio de Janeiro), mesmo endereço da empresa Maxwell, Wright e Co. na década de 1830.⁵²

Sem prolongar o assunto, Joseph Maxwell promoveu ao menos em duas ocasiões “empréstimos” ao Estado Brasileiro recém-independente. No primeiro deles, o negociante doa recursos para a constituição da “Fragata de Guerra Sucesso” e participa da “Subscrição voluntaria, e mensal para aumento da Marinha de Guerra do Império do Brasil”⁵³. Em segundo lugar, participa do “Empréstimo Nacional, aberto em cumprimento do Decreto de 30 de Junho de mil oitocentos e vinte dous”. Como acionista, seus 100\$000 capitais investidos repercutiram mais 60\$000 de juros a serem pagos “nos dias dos vencimentos [anuais] das suas Acções”⁵⁴.

⁴⁹ Os locais de nascimento constam em parênteses. Para a formulação deste diagrama, além do *Arquivo da Cúria* e dos periódicos, utilizamos: JARNAGIN, Laura. op. cit. capítulo 7; e o site <http://www.jbcultura.com.br/gde_fam/pafg21.htm#500> Acesso 10/2/2014.

⁵⁰ “Declarações”, *Diário do Rio de Janeiro* 09/1/1823; ‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1816’. In: *Revista do IHGB*, v. 268, 1965. p. 272. No dia 9/01/1823, o *DRJ* publicava o nome da extinta empresa de Maxwell e Rudge como José Maxwell e Comp. Ver também: JARNAGIN, op. cit. p. 115. Segundo Jarnagin, John Rudge (1792-1858) era proprietário de terras no Engenho Velho (Rio de Janeiro) e de uma vasta área entre Santo Amaro e São Paulo, para além do Rio Pinheiros, que se intitulava Morumbi. Além disso, John fora possivelmente filho de Edward John Rudge, botânico inglês que experimentava com espécies de plantas e, em especial, com grãos de café, dando origem “*a new genus of the Rubiceae Family, to which coffee belongs*”, que se denominou *Rudgea*. Ibid., p. 116, 117.

⁵¹ Em 1816, constatamos a presença deste negociante no Rio de Janeiro. ‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1816’. *Revista do IHGB*, v. 268, 1965. p. 272. Na *Gazeta do Rio de Janeiro*, 26 de maio de 1821, Maxwell recebia a “Sumaca União Feliz”, carregada de carne, couro e sebos.

⁵² ‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1817’. *Revista do IHGB*, v. 270, 1966. p. 301; ‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1827’. *Revista do IHGB*, v. 300, jul-set, 1973. p. 193; ‘Almanak dos Negociantes do Império do Brasil’. 1827 p. 192.

⁵³ *Diário do Rio de Janeiro* 09/10/1822, p. 28; *Diário do Governo* 22/4/1823, p. 420/1, respectivamente.

⁵⁴ *Diário do Governo* 29/7/1823, p. 144. Sobre empresas estrangeiras e os empréstimos brasileiros no Primeiro Reinado e pós-Abdicação, ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “Finanças e Comércio no Brasil da primeira metade do século XIX: a atuação da firma inglesa Samuel Phillips & Co, 1808-1831”. In:

Originário de Maryland, William Henry DeCourcy Wright era filho de Robert Wright, que além de mercador e senhor de escravos, fora deputado, senador e por três vezes governador do seu Estado natal⁵⁵. Seus antepassados incluíam o juiz Solomon Wright (1717-92), um dos que assinaram a Declaração de Independência Americana, e Nathaniel Wright (1657-1710), que migrara no século XVII para o condado de Queen Anne, Maryland, desde a região de Surrey, Inglaterra. Jarnagin define a origem dos Wrights como: “*part of the merchant-planter elite of Mid-Atlantic region*”, desde o século XVIII.⁵⁶

A primeira chegada de William ao Rio de Janeiro se dá em maio de 1823, aos 28 anos⁵⁷. O norte-americano serviu como cônsul dos EUA na Corte entre 1825 e 1834⁵⁸. Somente em 1827 constatamos a presença de William Wright nessa função, mesmo ano do primeiro registro de aparecimento da firma Maxwell Wright & comp.: a entrada da galera americana *Liverpool Packet*, vinda de Montevideú⁵⁹. Contudo, é bem provável que ele já exercesse essa função desde 1825. O documento indicativo de William como cônsul em 1827 é extraído de um almanaque provavelmente defasado. Sua passagem pelo consulado se dá justamente no contexto da assinatura do Tratado de Paz, Amizade, Comércio e Navegação de 1828 que regulava as trocas comerciais entre Brasil e EUA⁶⁰. Como herdeiro de “casa [comercial] fabulosamente rica”⁶¹, esse norte-americano não cumpriria um cargo eminentemente diplomático. O cônsul de qualquer país nesse

Idem. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: Os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2012. p. 237-245. Sobre o apoio financeiro de negociantes ao nascente Estado Imperial contra ameaças às propriedades, mobilizações populares e revoltas, ver: GORENSTEIN, Riva. “Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)”. In: GORENSTEIN, Riva e MARTINHO, Lenira M.. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade Independência*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultural, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração. 1993. p. 210, 211.

⁵⁵ JARNAGIN, op. cit. p. 111. Marquese aponta a possível origem da família na região de Chesapeake, Virgínia. MARQUESE, op. cit. 2013a. p. 56.

⁵⁶ JARNAGIN, op. cit. p. 120.

⁵⁷ *Diário do Governo* 30/5/1823, p. 600.

⁵⁸ <<http://archive.mdhs.org/Library/Mss/ms002416.html>> Acesso em 18 maio. 2013. No almanaque de 1824, consta Condé Kaguel como cônsul dos Estados Unidos. ‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1824’. *Revista do IHGB*, v. 278, jan-mar, 1968. p. 342. Segundo Marquese, William Wright estivera no cargo somente até 1831. MARQUESE, op. cit., p. 56. No ‘Almanak Nacional do Commercio do Império do Brasil’ para o ano de 1832, William não mais consta como cônsul.

⁵⁹ ‘Almanak dos Negociantes do Império do Brasil’ 1827 p. 196. *Diário do Rio de Janeiro* 30/05/1827 p. 100.

⁶⁰ MARQUESE, op. cit. 2013a. p. 56.

⁶¹ HORNE, Gerard. *O Sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. Tradução de Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 48, 49.

momento era uma figura de comércio⁶². A própria associação com Joseph Maxwell também aponta um indício desse interesse comercial. Segundo Gerard Horne, a “empresa americana Maxwell, Wright and Co., localizada no Rio de Janeiro (...) era a jóia da coroa da família Wright”⁶³.

A empresa Maxwell, Wright e Co., até finais dos anos 1830, estava domiciliada na rua detrás do Hospício (atual Buenos Aires), entre a rua Direita (atual Primeiro de Março) e rua da Valla (atual Uruguaiana). Após passar por três números diferentes nessa mesma via⁶⁴, a partir de 1838, a firma muda-se para a rua da Praia. Em 1842, localizava-se na Praia do Peixe⁶⁵ e o último registro indica a residência comercial na rua do Mercado nº 14, em 1850⁶⁶. Rua da Praia do Peixe ou Rua do Mercado indicavam a mesma localização, isto é, de 1838 até os anos 1850 a empresa estava instalada rente ao porto da cidade.

No que tange à estrutura organizacional da firma, há uma mudança importante em meados de 1833. Em nove de julho desse ano, um jornal anunciava

*que o Sr. Daniel Gerand, desejando retirar-se do Commercio, desligando-se da dita Sociedade, no dia 1º do corrente, e no mesmo dia o Sr. Roberto C. Wright, entrou como Socio, continuando a casa girar debaixo da mesma firma de Maxwell, Wright & Comp.*⁶⁷

Em primeiro lugar, a entrada do sobrinho de William Wright coincide com a sua saída do cargo de cônsul, possivelmente em 1834. Embora não saibamos mais de Daniel Gerand, Roberto Clinton Wright (1812?-1879) será agente consular do cônsul dos

⁶² FREYRE, G. *Ingleses no Brasil. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000. p. 179, 180.

⁶³ HORNE, op. cit., p. 18.

⁶⁴ De 1826 a 1833, localizou-se no número 32 desta rua; de 1833 até o início de 1837 no número 38; e até 1838 no número 26. “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/03/1833, p. 33; “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 25/11/36, p. 3; “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 02/03/37, p. 3.

⁶⁵ A rua já se chamou Praia e Rua do Peixe, e leva o nome de Mercado porque ao seu lado havia um mercado popular, que situava-se ao lado do chafariz da Praça XV, onde posteriormente foi construído um grande edifício para abrigar um mercado demolido em 1906. Disponível em: <<http://www.riodejaneiroaqui.com/portugues/rua-do-mercado.html>>

⁶⁶ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 02/03/1838, p. 4; *Pequeno Almanak* 1842, p. 97; *Almanaque Laemmaert para o anno de 1850*, p. 318.

⁶⁷ “Notícias Particulares”, *Diário do Rio de Janeiro* 09/07/1833, p. 35.

Estados Unidos da América, W. G. Slacum, em 1842 e 1844⁶⁸, bem como sócio majoritário da firma a partir de 1849.⁶⁹

Outra mudança fundamental na composição organizacional da firma ocorre durante os anos 1840, o que pode indicar uma alteração de estratégia⁷⁰. Mediante acordo firmado em 28 de junho de 1843, vigente de janeiro de 1844 a dezembro de 1849, há um rearranjo das participações nessa sociedade comercial, como está expressa no diagrama 1.2. Assim, Robert Clinton Wright estaria temporariamente fora da composição, deixando a sua participação nos capitais da empresa sob julgo de seu tio William. É interessante notar que Jarnagin trabalha uma série de cartas de Robert Wright com instruções comerciais a William, o que demonstra um significativo fluxo de informações e colaborações entre essas duas “margens” do Atlântico⁷¹.

Apesar da recomendação de Robert de que a empresa deveria abrigar permanentemente ao menos um membro americano na cidade do Rio⁷², é o ramo de Joseph Maxwell que detém a maior porcentagem nessa divisão societária, com seus dois genros e filho. John Skinner é outro sobrinho de William.

⁶⁸ *Pequeno Almanak* 1842, p. 52. *Almanak Laemmert para o anno de 1844*, p. 37. O nome de Roberto [Robert] Wright não consta na lista dos filhos e sobrinhos de William no site supracitado. Ver nota 2 acima. Sobre esse parentesco ver: JARNAGIN, op. cit. p. 111.

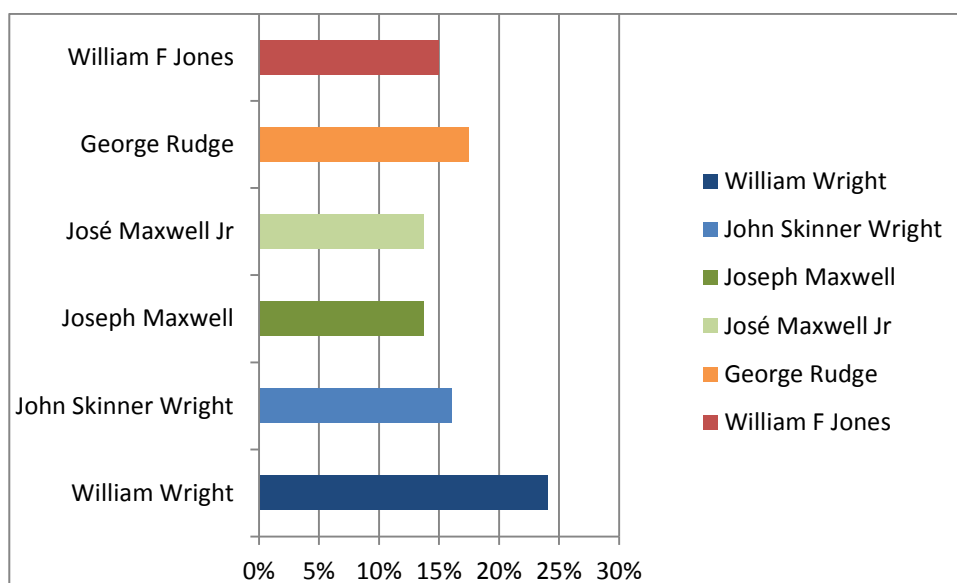
⁶⁹ MARQUESE, op. cit., 2013a. p. 57. Provavelmente por focar a documentação da própria firma nos Estados Unidos, Laura Jarnagin tenha associado a formação da empresa à ação de Robert Clinton Wright que, como ela bem mostra (e veremos mais a frente), participava fortemente das operações desta firma nos anos 1840 e 1850. Esta autora ficara na dúvida se William participava ou não da empresa enquanto cônsul no Rio. JARNAGIN, op. cit. p. 119.

⁷⁰ CAMPELLO, Carlos. “O estudo sobre empresários e empresas: conceito, relevância e panorama historiográfico”. In: *Revista Tema Livre*. Ano IV. Nº10. Niterói, RJ. 2005. Disponível em: <<http://www.revistatemalivre.com/>>; acesso em 22/08/2013.

⁷¹ Informações extraídas de JARNAGIN, op. cit. p. 111, 135. Nada encontramos nos jornais sobre essas mudanças.

⁷² “*The house is never to be left without one american partner at Rio de Janeiro*”. Apud: Ibid. p. 111.

Diagrama 1.2: Composição da empresa entre 1844 e 1849



Fonte: JARNAGIN, op. cit. p. 111.

Em suma, a apreciação inicial dessas informações atesta a classificação dessa firma como uma *sociedade familiar* que podia utilizar de uma rede de sociabilidade ligada a ela para construir seus negócios e relações comerciais, como indicou Carlos Gabriel Guimarães.⁷³

1.2) A construção do Estado Imperial, a economia do café e a escravidão

As três primeiras décadas do Brasil independente correspondem ao conturbado período de formação do Estado Imperial brasileiro. Se o ponto de chegada desse processo coroa a constituição de um estado centralizado de matriz conservadora, após a eliminação das ameaças de fragmentação territorial, ele coroa também a constituição de uma *classe senhorial escravista*, cujo grupo dirigente, os saquaremas, logrou imprimir uma direção política centralizadora a este mesmo estado.⁷⁴ Contudo, esse processo não se dá sem rugas, pois as lutas em torno da cidadania e dos direitos, da construção de instituições estatais, da representação política e da aplicação dos dispositivos legais, marcantes do Primeiro Reinado se prolongam pela década de 1830 adentro, inclusive

⁷³ GUIMARÃES, op. cit. 2012. p. 251. Ver também: JARNAGIN, op. cit. p. 119.

⁷⁴ MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec. 1987.

entre setores populares e escravos⁷⁵. Durante o Período Regencial (1831-1840), enquanto os negros Malês da Bahia buscaram “sacudir” algumas bases da ordem escravista, os grandes estancieiros gaúchos da Farroupilha ameaçam a integridade territorial do Império.⁷⁶

É de fundamental importância a compreensão, em linhas gerais, desses anos de formação do Estado Imperial brasileiro, suas relações com a economia e a sociedade brasileira de meados dos oitocentos, nas quais se inserem as atividades da empresa Maxwell Wright & Comp.

Para Ilmar de Mattos, o desenvolvimento da lavoura cafeeira do Vale do Paraíba era um dos pilares constituintes da chamada *classe senhorial brasileira* que, numa ação que visava restaurar seus monopólios (terras, escravos, política), estabelece a *restauração/recunhagem da moeda colonial*, isto é, a associação do país recém-independente à “nova metrópole” (Inglaterra) num contexto de desenvolvimento do capitalismo europeu em nível mundial. De maneira correlata ao desenvolvimento dessa classe, se dava a formação do Estado brasileiro através da centralização política encabeçada pela *direção saquarema*. A limitação a esse processo se impunha não tanto pela dependência econômica em relação à Inglaterra, mas pela *modernidade do escravismo*, ou seja, a *interdição ao colono* da conquista das fontes abastecedoras de mão de obra escrava africana. No contexto do século XIX, tratava-se de manter a população negra na África e reordenar a economia do Império como, nas palavras de Tavares Bastos, o “celeiro da Europa”⁷⁷. Esse reordenamento impunha uma atitude *defensiva* sobre o tráfico de escravos por parte do Império do Brasil, e, seguindo Karl

⁷⁵ Há uma extensa bibliografia sobre a Independência do Brasil e as rebeliões. Entre os vários trabalhos cf. JANCSÓ, István (org.) *Formação do Estado e da Nação*. São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 2003; RIBEIRO, Gladys S. & PEREIRA, Vantuil. “O Primeiro Reinado em revisão”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 141, 142, 145. REIS, João José. “O jogo duro do Dois de Julho: o partido negro na Independência da Bahia”. In: REIS, João José & SILVA, Eduardo Silva (orgs.). *Negociação e conflito: resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

⁷⁶ REIS, João José. *Rebelião Escrava no Brasil - A história do levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; PESAVENTO, Sandra Jatthy. *A revolução Farroupilha*. São Paulo: Brasiliense, 2003 (1ª ed. 1985). p. 63. Ver também: DACANAL, José Hildebrando (org.). *A Revolução Farroupilha: História e interpretação*. Porto Alegre: Ed. Mercado Aberto, 1985.

⁷⁷ MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 1987.

Marx, promovia a queda do valor da reprodução da força de trabalho no velho continente.⁷⁸

Em síntese de Ricardo Salles,

*a construção do Estado nacional no Brasil se deu como parte do grande contexto de desenvolvimento do mercado mundial capitalista, acirramento das contradições e conflitos sociais, formação dos Estados nacionais e recrudescimento da escravidão, assim como das resistências escravas, em determinadas áreas das Américas. Essa construção foi resultado e resultou na formação de uma classe senhorial escravista que estendeu sua dominação sobre todo o território da nova nação. Nesse processo, ao mesmo tempo em que se impôs, muitas vezes, pelo emprego direto da força por meio do Estado imperial centralizado, a classe senhorial se expandiu como estilo de vida.*⁷⁹

Nessa leitura, a constituição da classe senhorial ocorre a partir da integração dos interesses dos grandes proprietários de terra e dos negociantes de grosso trato primeiramente na Corte e na província do Rio de Janeiro, cujo “coração” era o Vale do Paraíba⁸⁰. Na perspectiva desse autor, “a manutenção e expansão do tráfico internacional de escravos foram, assim, elemento fulcral na soldagem dos interesses do Estado, aos interesses dos proprietários fluminenses e comerciantes de grosso trato”⁸¹, e

⁷⁸ O comércio internacional faria baixar os custos do capital constante e dos meios de subsistência que compõem o capital variável, por isso o aumento do lucro e da mais-valia. MATTOS, op. cit. p. 110. Nas palavras de João Manuel: “*não se trata mais de produção colonial, pois o “sentido” da produção mercantil complementar é bem outro. Não mais produtos agrícolas coloniais e metais preciosos, e sim, alimentos e matérias-primas produzidos em massa (pelo conjunto da periferia), porque só produção em massa pode significar preços baixos. Não mais produção mercantil para fomentar a acumulação primitiva, senão produção mercantil complementar para rebaixar os custos de reprodução da força de trabalho e para baratear o custo dos elementos componentes do capital constante.*” MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio: contribuição à Revisão Crítica da Formação e do Desenvolvimento da Economia Brasileira*. 10 ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998. p. 38, 39. Segundo Dale Tomich, os consumidores do café eram as crescentes classes média e operária da Europa e Estados Unidos da América. TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. 2ª Ed.. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. Revisão de Rafael de Bivar Marquese. São Paulo: EDUSP, 2011.p. 96.

⁷⁹ SALLES, Ricardo. *E o Vale era o escravo: Vassouras, século XIX – senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 46.

⁸⁰ Essa separação entre senhores e negociantes, muitas vezes, é enganadora, pois, consoante Sérgio Buarque de Holanda, e outros autores, a origem dos fazendeiros de café reside no comércio de grosso trato. Foi o caso, por exemplo, do barão de Ubá, o primeiro barão de café do Vale do Paraíba fluminense, que foi o negociante e traficante de escravos João Rodrigues Pereira de Almeida. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Sobre uma doença infantil da Historiografia”. In: COSTA, Marcus (org.). *Para uma nova História. Textos de Sérgio Buarque de Holanda*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004. p. 113-129; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O “comércio de carne humana” no Rio de Janeiro: o negócio do tráfico negroiro de João Rodrigues Pereira de Almeida e da firma Joaquim Pereira de Almeida & Co., 1808-1830 - primeiros esboços”. In: BITTENCOURT, Marcelo, RIBEIRO, Alexandre e GEBARA, Alexsander (org.). *África passado e presente: II Encontro de Estudos Africanos da UFF*. Niterói: PPGHISTÓRIA-UFF, 2010.

⁸¹ SALLES, op. cit. 2008. p. 47.

que constituiu a base da expansão estatal (militar, administrativa, política e simbólica) por todo o território do Império.

É fundamental ter em mente também o processo de *Interiorização da Metrópole* e do *enraizamento dos interesses mercantis portugueses* no Rio de Janeiro (e na região Centro-Sul) no decorrer da segunda metade do século XVIII; processo esse acelerado pela transferência da Corte Portuguesa para o Brasil em 1808. A própria ideia da *recunhagem da moeda colonial*, com suas permanências e rupturas, já indica a importância desses processos históricos⁸². O interessante da perspectiva defendida até aqui é a interdependência entre os movimentos constituintes de um mesmo processo histórico geral, o particular e o todo⁸³.

Enfim, é inegável reconhecer que a preponderância dos grandes senhores de terras e escravos no Império (sua fortuna e prestígio), construída através da direção saquarema, se consolida sob os pilares do café. A estabilidade da escravidão é o segredo do *tempo saquarema*⁸⁴, o que só se constitui com mais ênfase a partir dos anos 1850; e dependera do prévio desenvolvimento da lavoura cafeeira enquanto uma *economia mercantil-escravista*⁸⁵ e latifundiária. Segundo a formulação de Ilmar, a *restauração da moeda colonial*, executada pela *Coroa*, se atrelava a uma *expansão*, que consistia na reafirmação

⁸² Entre outros: DIAS, Maria Odila Silva. “A Interiorização da Metrópole (1808-1853)”. In: MOTTA, C. G.. 1822: *Dimensões*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1972. p.160-184. O trabalho de Ilmar de Mattos é fortemente tributário dos caminhos abertos pela perspectiva de Maria Odila. É através dessa chave de leitura que ele busca desvendar as *continuidades* do processo de passagem da colônia portuguesa ao país independente, como por exemplo, o prolongamento da administração e das estruturas coloniais ao Império. Ver: DIAS, op. cit. p. 180. Contudo, este autor consegue integrá-la aos paradigmas teóricos e historiográficos derivados de Caio Prado Junior sobre o *sentido da colonização*. A metáfora da *moeda colonial* expressa muito bem a influencia deste autor, bem como a de Fernando Novais. Novais e Ilmar são ainda intensamente influenciados pela *teoria da dependência*. PRADO JUNIOR, Caio. *Evolução Política do Brasil. Colônia e Império*. 16ª ed.. São Paulo: Brasiliense, 1988; PRADO JR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Cia das Letras, 2011; NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: HUCITEC, 1979. Sobre a influência de Maria Odila na historiografia brasileira, especialmente no que tange aos negociantes de grosso trato cf. GORENSTEIN, Riva. “Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)”. In: GORENSTEIN, e MARTINHO, op. cit.; LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1832*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Mun. de Cultura da cidade do Rio de Janeiro/Div. Editoração, 1992. (Coleção Biblioteca Carioca v. 25).

⁸³ HOBBSAWM, Eric. *Sobre a História*. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 206; LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro através de Suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro, Editora da UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994. p. 27.

⁸⁴ SALLES, op. cit., 2012. p. 11.

⁸⁵ MELLO, op. cit., p. 48.

*da hierarquia existente entre os interesses dominantes nas diferentes regiões, herdada do processo de colonização, como também aprofundava a diferença no interior da região de agricultura mercantil-escravista, por meio do privilegiamento dos interesses ligados à expansão cafeeira*⁸⁶;

ou, segundo a expressão da época: “O Império é o café”. Nesse sentido, ambos entendem a abolição do tráfico de africanos como um acordo de classe em resposta à imposição inglesa⁸⁷.

É evidente que o eixo central da nossa caracterização desse processo segue a trilha historiográfica iniciada no livro *O Tempo Saquarema*. Entre uma série de trabalhos sobre a temática do estado imperial⁸⁸, Ilmar de Mattos é provavelmente aquele que melhor consegue articular os interesses dos proprietários escravistas, suas frações políticas, a formação das instituições estatais e a inserção do Brasil na política e economia mundiais. A concepção de Ilmar de Mattos transborda suas considerações para além da temática específica da constituição da política imperial, considerando também os interesses econômicos e políticos da Inglaterra e seus agentes; paralelamente, dá ênfase especial à escravidão, seja na figura do próprio escravo, seja nos interesses ligados a sua reprodução, como eixo obrigatório para se pensar a História do Império.⁸⁹

⁸⁶ MATTOS, op. cit., p. 98.

⁸⁷ Ibid. p. 99. Ver também: PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826/1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 246.

⁸⁸ Dois exemplos de livros clássicos sobre a formação do Estado Imperial, ver: FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder. Formação do Patronato Político Brasileiro*. 4ª Ed. Porto Alegre: Editora Globo, 1977. URICOECHEA, Fernando. *O minotauro imperial*. São Paulo: Difel, 1978. Segundo parâmetros weberianos, Fernando Uricoechea argumenta que a configuração da autoridade política no Brasil do XIX estava marcada por uma tensão estrutural entre “a existência de um aparato administrativo controlado burocraticamente pelo estado e impulsionando a burocratização total do governo” a partir de um centro político e “a existência paralela de um aparato administrativo controlado patrimonialmente pelas classes locais e exercendo pressão para a prebendalização dos cargos”, cujo locus principal residia “na periferia política do Império, isto é, no domínio da sociedade patriarcal local”. URICOECHEA, op. cit. p. 15 e 20.

⁸⁹ É evidente que o cerne de seu livro está no capítulo II, *Luzias e Saquaremas: Liberdades e Hierarquia*, justamente quando reflete sobre a política imperial e a direção política e moral dos conservadores na centralização do estado. Todavia, ao caracterizar a “sociedade imperial” como “um Império de três mundos”, a escravidão torna-se fundamental para estabelecer os limites de cada uma dessas instâncias, ou seja, na sua hierarquização. Luzias e Saquaremas, ambos enquanto classe senhorial em formação disputam suas diferenças no controle da *Casa* e do *Estado* dentro da esfera do *mundo do governo*. Como a “flor da sociedade”, concentram e articulam privilegiadamente a *liberdade* e a *propriedade*, renovando o caráter escravista desta sociedade. Dessa maneira, se diferenciavam tanto do seu “inimigo inconciliável”, a escravaria, constituinte do *mundo do trabalho*, quanto do “povo miúdo”, ou o *mundo da desordem*. Fundamentos esses reforçados na Constituição de 1824 pela distinção entre *cidadãos ativos* e *não-ativos*. Enfim, a restauração dos monopólios fundantes desta classe senhorial em constituição acontece umbilicalmente ligada à formação do estado imperial centralizado pela direção saquarema, nos quadros da *restauração/recunhagem da moeda colonial* no século XIX. De forma complementar, a escravidão e a entrada de cativos no Brasil é o que permite o grande desenvolvimento da lavoura cafeeira, uma das bases

Se todo esse processo descrito até aqui dependia da reprodução da escravidão, devemos nos ater a como isso ocorreu nas três primeiras décadas do Império do Brasil, uma vez que as independências dos países sul-americanos estão inseridas num contexto de política restritiva inglesa ao comércio de braços africanos. Desde a campanha abolicionista de Wilberforce em 1807 até a extinção formal da escravidão nas suas próprias colônias em 1833, a Grã-Bretanha implementou uma política gradativa de condenação ao tráfico de norte a sul da linha do Equador, ao mesmo tempo em que formalizava acordos diplomáticos com vários dos novos países americanos exigindo o fim do comércio de cativos⁹⁰. Nos anos 1840, a política britânica ganha contornos mais ostensivos, principalmente depois da aprovação da Bill Aberdeen em agosto de 1845, que permitia aos cruzadores da rainha patrulhar os mares em busca dos tumbeiros⁹¹. Em paralelo, nalguns novos países hispânicos a independência geralmente significou ao

econômicas do estado em construção e fonte de poder da classe senhorial em formação, e de uma fatia política em especial, os saquaremas. MATTOS, op. cit. p. 125, 128, 130, 132, 139, 136. Diferentemente do trabalho de Ilmar de Mattos, José Murilo de Carvalho, na obra *A Construção da Ordem*, opta pela variável específica da formação e do treinamento da *elite política imperial* para explicar a sua coesão e eficácia na construção do estado brasileiro e de seu sistema político. Assim, a centralização e a coesão cultural dos estudos das elites na Universidade de Coimbra constituem o ponto fundamental para entender a dinâmica da política imperial (na sua primeira fase), as escolhas dos estadistas na formação deste estado, a não fragmentação do território brasileiro e o regime político centralizado. Não que a economia e as classes econômicas não sejam importantes neste processo. Esses fatores são pontuados sempre que o autor acha necessário, e a *elite política* podia ter a sua atuação condicionada pelo campo econômico, o que não significa a redução de suas ações aos interesses econômicos. Apesar de estabelecer interessantes comparações com a formação do estado em outros países da América Latina ou com as elites políticas de outras realidades históricas (como a Turquia de começos do século XX, etc.), não há menções mais elaboradas sobre os negociantes estrangeiros, os fluxos de comércio atlântico ou as atividades econômicas em geral. Enfim, é a *teoria das elites* que fornece o horizonte de possibilidades desta influente e rica tese sobre o Brasil Imperial. Ver: CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem. A Elite Política Imperial*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1980. A respeito da teoria das elites cf. GRZYNSZPAN, Mario. *Ciência; política e trajetórias sociais: Uma sociologia histórica da teoria das elites*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1999. Para uma discussão teórica e historiográfica sobre a formação do Estado Imperial, ver SALLES, op. cit. 2012. Conferir também, nesta mesma revista, os textos de Carlos Gabriel Guimarães e Maria Fernanda Vieira Martins, comentários sobre o ensaio de Salles. MARTINS, Maria Fernanda. “Das racionalidades da História: o Império do Brasil em perspectiva teórica” & GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “Uma leitura sobre o Império do Brasil no contexto do século XIX: diálogo com Ricardo Salles”. *Almanack*. Guarulhos, nº 04, 2º semestre de 2012. Ambos disponíveis em: <<http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/issue/view/15/showToc>>.

⁹⁰ Alguns trabalhos vêm relativizando a abolição britânica, face à participação de “merchants” ingleses no comércio negreiro pós-1807. Ver: SHERWOOD, Marika. *Atlantic Slave Trade and Slavery Up To and Beyond 1807/1833*. Disponível em: <<http://www.slavery.amdigital.co.uk/Essays/content/Sherwoodessay.aspx>>

⁹¹ Sobre a política internacional inglesa de abolição do tráfico especificamente ao caso brasileiro, ver: BETHEL, op. cit. Para uma discussão da abolição nas colônias britânicas e das campanhas abolicionistas, ver: COSTA, Emilia Viotti da. *Coroas de Glória, Lágrimas de Sangue: A rebelião dos escravos de Demerara em 1823*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. Sobre as reações agressivas de Espanha (Cuba) e dos EUA à Emancipação inglesa de 1833, ver: PARRON, op. cit. 2011. p. 126.

menos a liberdade do ventre escravo e o fim do comércio de cativos, mesmo que a abolição da escravidão em si tenha sido mais lenta e gradativa.⁹²

No caso brasileiro, as negociações com Portugal e Inglaterra para o reconhecimento da independência do país significaram também o compromisso de firmar o término do “infame” comércio. A convenção assinada em 1826 e ratificada no ano seguinte aboliria o comércio brasileiro de escravos a partir de 1830. Segundo Tâmis Parron, o contexto político no final dos anos 1820 até permitiu a politização do tráfico negreiro nas discussões parlamentares da Câmara e do Senado, mas não constituiu uma genuína *política do contrabando negreiro*, ou seja, uma defesa articulada e estruturada desse comércio, mesmo nas principais províncias importadoras de escravos, Minas Gerais e Rio de Janeiro⁹³. Houve sim o estímulo à formação de um repúdio geral ao sistema de recepção dos tratados inscrito na Carta Constitucional (1824), via Executivo, e à administração centralizadora do primeiro Imperador.⁹⁴

Do ponto de vista político-institucional, a defesa dos interesses escravistas, expressa numa *política da escravidão* – ou seja, “uma rede de alianças políticas e sociais que, costurada em favor da estabilidade institucional da escravidão, contava com o emprego dos órgãos máximos do Estado nacional brasileiro em benefício dos interesses senhoriais”⁹⁵ –, não emergiu natural e obrigatoriamente do escravismo

⁹² Sobre isso ver: SLUYTER, Andrew. “The Hispanic Atlantic’s tasajo trail”. *Latin American Research Review*, Vol. 45, n.1. 2010. p. 104; SECRETO, Maria Verônica. “Soltando-se das mãos: liberdades dos escravos na América espanhola”. In: RAMINELLI, Ronald & AZEVEDO, Cecília (orgs.). *Historia das Américas. Novas perspectivas*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Para o caso brasileiro, Hebe Mattos argumenta que a luta ‘antiescravista’ no Brasil da primeira metade do XIX apontava somente para o fim do tráfico e para a garantia do direito à alforria, sendo que a manutenção da escravidão se dava em respeito ao direito de propriedade. MATOS, H. “Racialização e cidadania no Império do Brasil”. In: CARVALHO, J. M.; NEVES, L. M. B. P. (org.) *Repensando o Brasil dos oitocentos: cidadania, política e liberdade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 349-391. Segundo Edward Baptist, na Primeira República dos EUA, de 1776 a 1860, o direito de propriedade se sobrepuja à liberdade. Leis e dispositivos jurídicos garantiam, especialmente via Suprema Corte, o direito legal à propriedade de escravos. Para este autor, esta primeira fase da História dos EUA estava fundada na escravidão e no compromisso, mesmo dos “pais fundadores”, com a expansão geográfica da mesma. BAPTIST, Edward E. “A Segunda Escravidão e a Primeira República Americana”. *Almanack. Guarulhos*, n.05, 1º semestre de 2013. p. 31, 32.

⁹³ Até meados do século XIX, a província de Minas Gerais era a maior região escravista do Império. Cf. LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e Trabalho em uma economia escravista. Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

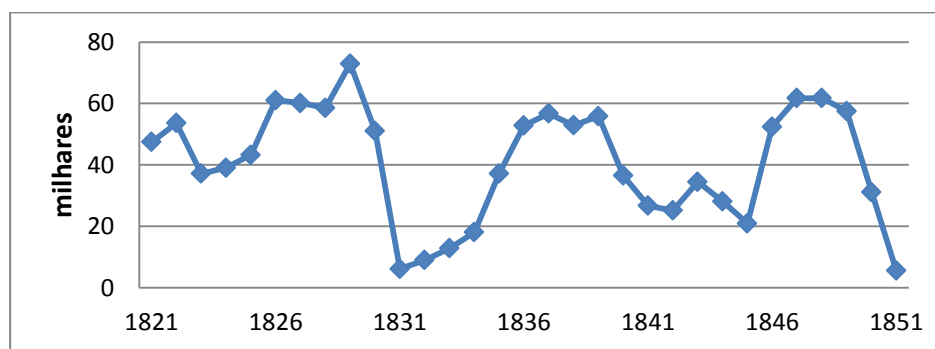
⁹⁴ PARRON, op. cit. p. 79. Essa rejeição à maneira como se implementava os tratados teria culminado na Lei de 14 de julho de 1831 da Regência, que subordinava a formulação de novos tratados à aprovação do Legislativo. A respeito do debate na Câmara dos Deputados que acabou levando ao parlamento votar favorável ao fim do tráfico em 1831, ver: PEIXOTO, Rafael Cupello. *O poder e a lei: O jogo político no processo de elaboração da “lei para inglês ver” (1826-1831)*. Niterói, 2013. Dissertação (Mestrado em História). UFF. PPGH. Sobre o contexto de crise do Primeiro Reinado e dessa disputa sobre quem deveria legislar, a Câmara ou o Imperador, ver: RIBEIRO, & PEREIRA, op. cit. p. 159.

⁹⁵ PARRON, op. cit. p. 18. Assim como todas as ideias deste parágrafo.

brasileiro. Essa articulação “foi sendo historicamente construída e reinventada” ao longo da formação do Estado. Assim, no contexto da crise do Primeiro Reinado, mas também nos primeiros anos da Regência, surgiram propostas as mais variadas sobre o destino do tráfico e da instituição escravista, como a extinção de tal comércio e da própria escravidão, que incluía até a expulsão de africanos do país; especialmente após as várias revoltas escravas (como a de Carrancas em 1833) no começo dos anos 1830.⁹⁶

Nesse sentido, após 1826, a permanência do comércio de africanos era incerta. Os números conhecidos sobre o contrabando atestam essa contingência. Em 1828 e 1829 aportaram no Rio de Janeiro cerca de 45 mil e 47 mil africanos, respectivamente⁹⁷. A elevação dessas cifras, assim como a intensificação da demanda de cativos e a alta dos preços dos escravos (especialmente mulheres), se relacionava à crença minimamente difundida na eliminação total (ou quase) do “comércio de almas”.⁹⁸

Gráfico 1.1: Entradas formais de escravos no Império do Brasil (1821-1851)



Fonte: <http://www.slavevoyages.org>

A observação do gráfico 1.1 permite a divisão do comércio ilegal em dois períodos: 1) fase do contrabando residual (1831-1834/1835), sem apoio explícito ou coeso do parlamento e da ausência de um discurso estruturado pró-escravista; 2) fase do contrabando *sistêmico* (1835/1836-1850), que exigiu o engajamento político de certos setores sociais para a preservação desse comércio. A entrada de cativos no ano de 1835

⁹⁶ Ibid., p. 95, 96. Sobre essas revoltas ver ainda: BORGES, Magno Fonseca; GRINBERG, Keila. SALLES, Ricardo. “Rebeliões escravas antes da extinção do tráfico.” In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 253-256; SALLES, op. cit. 2008.

⁹⁷ MARQUESE, Rafael & TOMICH, Dale. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café”. In: GRINBERG, Keila & SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, volume 2: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 365.

⁹⁸ PARRON, op. cit., p. 89, 90. Ainda segundo Parron, a crença na “coação efetiva do comércio” por parte dos agentes econômicos brasileiros estaria atestada também nas cartas pessoais de fazendeiros. *Ibidem*.

quase iguala em número as entradas nos quatro anos anteriores. A significativa redução dos números entre 1831 e 1834 corrobora com a tese da crença geral no fim do tráfico⁹⁹, especialmente após a lei regencial de 1831 que extinguiu legalmente tal comércio no Brasil.

É necessário, portanto, relativizar certa interpretação da lei anti-tráfico de 1831 como a “lei pra inglês ver”¹⁰⁰. Além do volume de cativos negociados, apontado acima, pode-se interpretar a norma de 7 de novembro de 1831 como exercício de força e autonomia do poder Legislativo frente à diplomacia via Executivo, especialmente na imediata conjuntura do pós-abdicação do primeiro Imperador¹⁰¹. Segundo Tâmis Parron, isso explica também a ausência de críticas explícitas, por parte dos defensores do tráfico, à lei de 1831 nos primeiros anos da Regência e enquanto o Imperador fosse vivo. A virada se dá justamente entre os anos 1834 e 1835. Nas palavras desse autor,

*nessas condições domésticas [desmobilização de revoltosos, aprovação do Ato Adicional, morte de D. Pedro], começou a surgir a primeira resposta brasileira à nova conjuntura mundial do abolicionismo, do dismantelamento da escravidão nas Índias Ocidentais e da ampliação do mercado mundial. A estratégia consistia, basicamente, em alavancar as plantations do Vale do Paraíba por meio da reabertura do contrabando e, ao mesmo tempo, minimizar os riscos de desordem social. Os dois objetivos pareciam simultaneamente obtíveis na crítica da lei de 7 de novembro de 1831, que minava a legalidade da escravidão contrabandeada, incriminava os proprietários e consentia delações de quaisquer cidadãos. Foi assim que, nos quadros da expansão econômica e do abolicionismo, uma reação não tardou a aparecer.*¹⁰²

⁹⁹ PARRON, op. cit., p. 173. MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. “A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão.” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 223.

¹⁰⁰ MAMIGONIAN, Beatriz e GRINBERG, Keila (org.) “Dossiê – ‘Para inglês ver?’ Revisitando a Lei de 1831.” *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, nº. 1/2/3, Jan./Dez. 2007. p.87-340; MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. “A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 207-234; RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed.UNICAMP/CECULT, 2000; BETHELL, op. cit.; CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros: O tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

¹⁰¹ PARRON, op. cit., p. 85. Este autor caracteriza a “macropolítica do século XIX” a um “aprendizado constante e errático dos limites” entre os dois poderes. *Ibidem*. Ver também nota 94 acima e: PEIXOTO, op. cit.; especialmente o capítulo 2.

¹⁰² PARRON, op. cit., p. 129. O Tratado de 1826 ratificado em 1827 previa a proibição da importação de escravos a partir de 1830, indicando a libertação desses africanos, bem como o julgamento dos “piratas” por comissões mistas radicadas em Freetown (Serra Leoa). MAMIGONIAN, op. cit. p. 226. Acima disso, nunca é demais recordar que a lei de 7 de setembro de 1831 não só extinguiu o comércio de cativos como criminalizava em seu artigo 3º aqueles que cienteiramente comprassem africanos após ratificação da dita lei. Sobre isso: CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume do Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 46.

Nesse contexto, lideranças políticas como Joaquim José Rodrigues Torres (Visconde de Itaboraá), Paulino José Soares de Souza (Visconde do Uruguai), Honório Hermeto Carneiro Leão (Marquês de Paraná) e Bernardo Pereira de Vasconcelos, articularam as pautas básicas do movimento regressista (núcleo histórico dos futuros conservadores): revisão do Ato Adicional de 1834, Reforma do Código do Processo e a defesa política e moral do contrabando¹⁰³. Ao sinalizarem a não repressão ao tráfico, mesmo através do silêncio sobre ele, surgiram inúmeras manifestações públicas em apoio ao contrabando, seja através de discursos e periódicos, seja através das petições das câmaras do Vale do Paraíba pedindo a revogação da lei de 1831¹⁰⁴. A geografia política dessa autêntica *política do contrabando negreiro*, isto é, a defesa sistemática desse comércio em várias instâncias sociopolíticas, é muito interessante. Segundo cálculos de Parron, se incluirmos os municípios paulistas de Areias e Bananal ao eixo Rio de Janeiro-Vale do Paraíba-Minas Gerais, somente essa região apresentou 87% das 23 petições e representações pró-tráfico recebidas pela Câmara e pelo Senado até 1840. A economia do Vale estava umbilicalmente ligada à expansão da escravidão, obtida – até a Lei Eusébio de Queiróz (1850) – via o comércio de africanos. Dos aproximadamente 738 mil cativos importados pelo Brasil entre 1831 e 1850, cerca de 574 mil foram absorvidos pelo Centro-sul.¹⁰⁵

Portanto, para que o Vale se constituísse enquanto o *Coração do Império*, uma rede de discursos, petições, projetos de lei, textos políticos e cartas teceu uma teia que vinculava os interesses dos fazendeiros do Vale do Paraíba e as plataformas políticas do movimento regressista em torno da continuidade ou reabertura do contrabando em escala sistêmica¹⁰⁶. A ação dos dirigentes saquaremas foi fundamental tanto na imposição de sua agenda pró-escravista à política imperial quanto na garantia da segurança dos investimentos no escravismo¹⁰⁷. A desconsideração desses arranjos e

¹⁰³ PARRON, op. cit., 134.

¹⁰⁴ Ibid., p. 154. A proposta de revogação da lei de 1831 pelo Marquês de Barbacena foi discutida em 1837 no Senado Imperial. CHALHOUB, op. cit., p. 75 76.

¹⁰⁵ Ibid., p. 164. Tâmis Parron argumenta que ainda não havia uma genuína *política de escravidão* em virtude da primazia da soberania e da ordem nacional sobre a questão do tráfico/escravidão na agenda política deste período. Ibid., p. 103.

¹⁰⁶ MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 365; MATTOS, op. cit.. No jogo metonímico de Paulino Soares: “*o Império era o Vale; o Vale, o contrabando; e o contrabando, o Regresso.*” PARRON, op. cit., p. 168.

¹⁰⁷ MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 366, 367. Nas palavras de Alfredo Bosi: “*tudo de se apresenta imbricado: o centralismo se diz nacional e vale-se do Exército, que toma vulto no período; o tráfico é utilíssimo à expansão do café; enfim, o Partido da Ordem abraça todas essas bandeiras que, plantadas no centro do poder, a Corte fluminense, irão manter-se firmes até, pelo menos, os fins dos anos 1850.*”

disputas políticas internas obscurece a apreensão dos processos de construção do Estado Imperial Brasileiro, bem como o panorama socioeconômico no qual se insere a Maxwell Wright & Comp.

A intensificação do contrabando e o fortalecimento da escravidão pela região do Vale do Paraíba foram processos inseparáveis da expansão da lavoura cafeeira. O volumoso tráfico de escravos operado por negociantes radicados no Rio de Janeiro, junto a outros fatores, como a constituição de caminhos interiores, sistema de transportes e disponibilidade de terras, trabalharam como condições prévias significativas ao desenvolvimento das plantações de café¹⁰⁸. Acrescente-se a eles o cultivo predatório do grão e as intensas taxas de exploração da mão-de-obra escrava¹⁰⁹. Por mais que a economia do Império não se restringisse a uma *plantation*¹¹⁰ (açucareira ou cafeeira), é inegável a importância dessa atividade econômica para a consolidação do Estado Imperial e do equilíbrio das receitas via incremento das exportações e das rendas da alfândega¹¹¹, o que significava certa estabilidade da economia brasileira, especialmente no eixo cafeeiro do Centro-sul, e do próprio Estado brasileiro em formação.¹¹² Torna-se obrigatório, portanto, a reconstituição histórica dessa expansão cafeeira e do desenvolvimento do mercado de café internacionalmente.

BOSI, Alfredo: “A escravidão entre dois liberalismos”. In: *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p. 201.

¹⁰⁸ MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 353.

¹⁰⁹ MELLO, op. cit., p. 58. Segundo esse autor, a exploração da terra e do escravo era regida pela seguinte lógica: “*produzir em larga escala a baixos preços era a única maneira de expandir a produção auferindo lucros e enfrentando com êxito a concorrência dos demais países produtores.*” Ibidem.

¹¹⁰ Voltarei a essas questões mais à frente, pois na visão de João Fragoso e de outros autores, a economia brasileira não se limitava a uma *plantation*, pois, na principal província escravista dos oitocentos, Minas Gerais, a economia seria voltada para o mercado interno, o que possibilitava significativas acumulações endógenas. Além disso, esse mercado interno condicionaria a própria reprodução do escravismo cafeeiro: “*tal aspecto pode ajudar a explicar as assincronias entre a economia escravista interna e as variações internacionais de preços.*” FRAGOSO, João L. R. “Economia brasileira no século XIX: mais do que uma *plantation* escravista exportadora”. In: LINHARES Maria Yedda L. (org.). *História geral do Brasil*. 6ª. ed. atualizada. Rio de Janeiro: Campus, 1999. p. 146.

¹¹¹ Segundo dados de Maria Velasco Cruz, a média entre as razões das rendas da alfândega do Rio de Janeiro pelas rendas alfandegárias nacionais era de aproximadamente 54,6% entre os anos 1828 e 1850, e 51,5% entre 1828 e 1886. Já a média entre as razões das rendas alfandegárias nacionais pelas Receitas Gerais do Império correspondia a aproximadamente 66,2 %, entre 1828 e 1850, e cerca de 70,7%, entre 1828 e 1886. Checar os dados da tabela 4 de: CRUZ, Maria Cecília Velasco. “O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces” *Tempo/Universidade Federal Fluminense*, Departamento de História. nº 8. (Agosto 1999). Rio de Janeiro: 7 Letras, 1999. p. 4.

¹¹² PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. 14.ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1971. p.167. Este autor ressalta ainda a decadência das lavouras agroexportadoras do “Norte” (Norte e Nordeste) em paralelo à expansão do Centro-sul; Ibid., p. 157,158. Sobre a elevação da produção de café Cf.: PINTO,

Ao longo das três primeiras décadas dos oitocentos, a produção de grãos de café brasileira cresceu assustadoramente. A média anual de 1500 toneladas entre 1812 e 1816 atinge a marca histórica de 67 mil toneladas em meados dos anos 1830, mesmo índice do montante da produção mundial no ano de 1790, antes da Revolução no Haiti, principal produtor na virada do século. Na década de 1830, o Brasil passa a liderar o ranking dos produtores mundiais de café, com cerca de 650 mil sacas produzidas ao ano, de um total de 2,5 milhões globais¹¹³. É interessante reparar que a produção brasileira e mundial cresce significativamente mesmo nos anos 1820, contexto de queda dos preços internacionais, causados entre outros motivos por causa do aumento da oferta mundial (produção nas Antilhas, Guianas, Índias Holandesas e no próprio Brasil)¹¹⁴. Uma explicação para essa elevação em conjuntura aparentemente desfavorável seria o tempo de hiato entre o plantio e venda dos grãos processados no mercado, que podia variar de três a cinco anos. Assim, a resposta dos produtores aos “estímulos” do mercado pressupõe esse lapso temporal, que podia incluir a cultura de outros bens agrícolas, ao lado do cuidado com os pés de café já plantados, compensando a espera pela melhoria dos preços internacionais do estimulante.¹¹⁵

Após oscilações nos anos 1830, em meados da década de 1840 inaugura-se o início da reversão dessa tendência decrescente dos preços, perceptível no gráfico 1.2. A baixa do preço foi contrabalançada em parte pelo custo decrescente da mão de obra face

Virgílio Noya. “Balanço das transformações econômicas no século XIX”. In: MOTTA, Carlos Guilherme. (org.) *Brasil em perspectiva*. 19ª ed. São Paulo: Bertrand, 1990. p. 134; DELFIM NETO, Antonio. *O problema do café no Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2009 (capítulo 1); BACHA, Edmar. “Política Brasileira do Café: uma avaliação centenária”. In: BACHA, Edmar e GREENHILL, R. *Marcelino Martins & Edward Johnston, 150 anos de café*. 2ª ed. Revista. Rio de Janeiro: Salamandra C. Editorial, 1992. Ver, principalmente: MATTOS, op. cit.; MARQUESE, & TOMICH, op. cit., p. 342. Nas palavras de Wilma Costa: “o novo padrão tinha sobre o processo de construção do Estado um efeito paradoxal: reiterar a heteronomia econômica que mantinha essas economias como tributárias do centro capitalista passava a ser uma condição de sua soberania política, ou seja, a viabilidade dos novos estados estava intimamente ligada à existência de produtos exportáveis que os mantivessem nos fluxos do sistema econômico mundial e que possibilitasse às elites dos novos Estados se sobreporem às pulsões centrífugas de uma base social rarefeita e não integrada economicamente em nível nacional. Além disso, o próprio financiamento do Estado estava em estreita dependência da inserção das novas nações no comércio internacional: sua fonte principal seria, ao longo do século XIX, a renda alfandegária e os empréstimos externos.” COSTA, Wilma Peres. “A Economia Mercantil Escravista Nacional e o Processo de Construção do Estado no Brasil (1808-1850)”. In: LAPA, José Roberto do Amaral. & SZMRECSÁNYI, Tamás (orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 1996. p. 152.

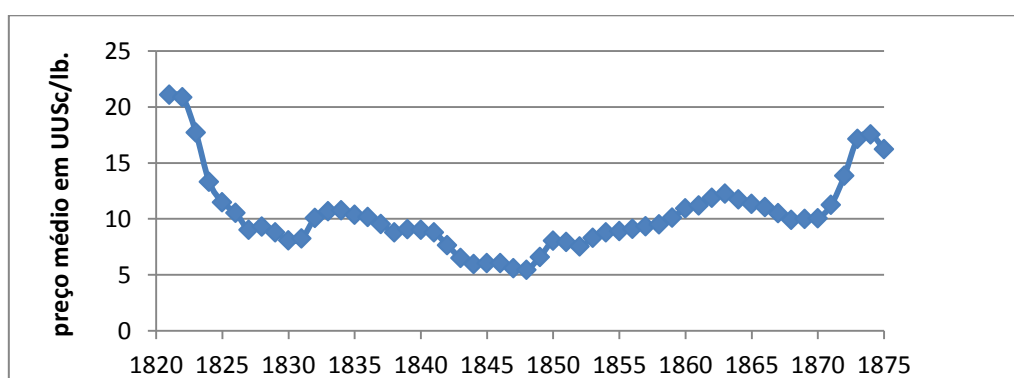
¹¹³ BACHA, op. cit., p. 20, 21; MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 356. Segundo Virgílio Noya Pinto, é na década de 1830 que o café supera em importância o açúcar e o algodão na pauta de exportações brasileiras, passando a concentrar 43,8% do total exportado. PINTO, op. cit., p. 135.

¹¹⁴ BACHA, op. cit., pp. 18-20. Sobre o crescimento mesmo na década de 1820: MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 352 e 362.

¹¹⁵ MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 356. PRADO Jr., op. cit., p. 162.

à crescente chegada de escravos (baixa do custo variável de produção) e da disponibilidade de terra (barata) para a produção de café, o que possibilitou ao Brasil se tornar o maior produtor mundial em termos absolutos em meados do século XIX, com mais de 50% da produção mundial oriunda de seu território.¹¹⁶ Dessa forma, os anos entre 1812 e 1830 corresponderiam ao período de ajuste do mercado internacional do café e intensificação geral do seu consumo, no qual os anos 1820 teriam levado à equalização entre oferta e demanda, segregando do mercado os produtores menos eficazes do Caribe e da Ásia.¹¹⁷

Gráfico 1.2: Preço médio de importação de café (EUA)



Fonte¹¹⁸: BACHA, op. cit. p. 333-334.

Segundo João Manuel Cardoso de Mello, o período entre 1810 e 1850 englobaria a constituição e consolidação do mercado do café com a generalização do seu consumo nos EUA e Europa. Esse grande aumento da produção (no Brasil e alhures) e o subsequente incremento das exportações do grão levaram a uma queda nos preços internacionais (em torno de 40%) que, em parte, eram absorvidos pela desvalorização cambial¹¹⁹. Nessa constituição de uma *economia nacional mercantil escravista* “é certo que se revitalizam a escravidão e a produção mercantil, que, no

¹¹⁶ PINTO, op. cit. p. 139. Sobre a oscilação dos preços internacionais do café, conferir: BACHA, op. cit. p. 20-22. Segundo Ilmar de Mattos a dependência econômica brasileira à época era minimizada pela obtenção do “monopólio virtual da produção cafeeira”, apesar da crescente participação dos estrangeiros na comercialização e financiamento da produção. MATTOS, op. cit. p. 99 e 101. FRAGOSO, João Luís. *Barões do Café e sistema agrário escravista: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888)*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013. p. 60, 61. Ver nota 126 logo à frente.

¹¹⁷ BACHA, op. cit. p. 20; MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 349.

¹¹⁸ Sobre a construção dessa série, ver: BACHA, op. cit., p. 296, 297.

¹¹⁹ MELLO, op. cit., p. 57

entanto, não é mais colonial; porém essa revitalização se dá nos quadros de uma economia nacional”.¹²⁰

Nesse momento, é importante reconhecer que essa economia cafeeira cresce e se reproduz, até certo ponto, segundo a *recriação de sistemas agrários escravistas*, ou seja, a “conversão de uma acumulação previamente realizada no comércio, numa agricultura escravista”.¹²¹ Se considerarmos o tempo do processo de produção como maior do que o tempo de seu processo de trabalho, pois os pés de café demandavam algo entorno de quatro anos de espera após seu plantio, como vimos, a despesa antecedia a receita e conseqüentemente o endividamento era muitas vezes o ponto de partida para a expansão dos cafezais, desde o início do desenvolvimento dessa lavoura¹²². Segundo estimativas de João Fragoso para o município cafeeiro de Paraíba do Sul, boa parte dos passivos dos montantes brutos inventariados se concentrava em altas dívidas, ou seja, os plantadores pediam empréstimos para a expansão de escravaria e cafezais, como bem exemplifica o autor com alguns casos ilustrativos nos anos de 1838 e 1839¹²³.

Ao mesmo tempo, a agricultura cafeeira era altamente especializada e não autossuficiente, isto é, uma monocultura escravista. Abastecia-se de víveres e obtinha novas terras via mercado, bem como no caso da mão de obra até a Lei Eusébio de Queiroz¹²⁴. Dessa maneira, Fragoso defende que essa expansão agrícola era extensiva, pela fronteira agrícola aberta, e de baixo nível técnico, o que é atestado pelos poucos gastos com tecnologia e instrumentos agrícolas nos inventários de Paraíba do Sul em meados do século XIX. Tratava-se de reduzir o tempo gasto no preparo da terra e reduzir os custos de produção¹²⁵.

¹²⁰ Ibid., p. 45, 49.

¹²¹ FRAGOSO, João Luís. *Barões do Café e sistema agrário escravista: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888)*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013. p. 66.

¹²² Ibidem, p. 57,58.

¹²³ Ibid., p. 57, 58, 59.

¹²⁴ Ibid., p. 46, 52, 55. Segundo Fragoso, 85% do valor dos inventários trabalhados eram compostos por terras, escravos e pés de café. A partir dos dados de escrituras públicas de compra e venda, esse autor ressalta os altos gastos (entre 45 e 68%) no custeio dessa mesma escravaria, principalmente na compra de alimentos (milho, arroz, feijão, etc.), o que superava os gastos com a saúde e vestuário dos escravos, pelo menos até a extinção do tráfico. Ibid., p. 48, 56, 57. A reiteração desse sistema via mercado pode ser comprovada, ainda segundo esse autor, na variação (valorização) dos preços de escravos e terras na região estudada. Ibid., p.48. Há uma divergência entre Salles e Fragoso enquanto a tentativa e possibilidade da reprodução da escravaria por via natural. Ibid., p. 19; SALLES, op. cit., 2008. p. 32.

¹²⁵ FRAGOSO, op. cit. 2013, p. 49, 56; FRAGOSO, op. cit. 1999. p. 153.

Dessa forma, a recriação desses *sistemas agrários escravistas* se dava sobre hegemonia do *capital mercantil*, pois os comerciantes-comissários adiantavam quantias aos plantadores que saldavam seus débitos posteriormente mediante juros. Assim, parte do *sobretabalho* é acumulada pelo capital mercantil num contexto de mercado cativo ao comissário¹²⁶. Entretanto, se concordamos que a montagem da economia exportadora brasileira até meados dos oitocentos fora parcialmente motivada por “fatores internos”¹²⁷, precisamos relativizar a ideia da

*expansão da agroexportação como decorrência de pressões internas (e não majoritariamente externas) à estrutura social escravista. De outro, tal movimento de reprodução ampliada é endógeno, no sentido de ser comandado de dentro da formação social escravista.*¹²⁸

Se a dominação do capital mercantil é amplamente aceita pela historiografia¹²⁹ (também no plano internacional como veremos mais a frente), devemos apreender a completude do ciclo da *mercadoria café*, desde o plantio, financiamento, colheita, transporte, exportação e consumo. Partindo da integralidade entre produção, distribuição e consumo¹³⁰, os investimentos realizados na cadeia produtiva do grão dependem da exportação e do consumo final do produto.¹³¹

¹²⁶ FRAGOSO, op. cit. 2013. p. 60, 61. Fragoso demonstra que durante o período de avanço da reprodução extensiva (até 1846) há um alto número de compras e vendas de bens rurais, paralelamente ao aumento das dívidas. Entre 1830 e 1850, 16% dos montes brutos dos inventários correspondiam a dívidas, sendo 50,3% destas a credores da Praça carioca. Ibid. p. 146. Neste ponto, o autor analisa as ‘contas-correntes’ entre fazendeiros e comissários. Ver, também, STEIN, Stanley. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961; SWEIGART, Joseph E. *Coffé factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850/1888*. New York: London: Garland Publishing, 1987.

¹²⁷ MELLO, op. cit., p. 44.

¹²⁸ FRAGOSO, João Luís. op. cit. 1999. p. 151. Grifo do autor

¹²⁹ “Não há qualquer margem de dúvida. O capital mercantil continua a dominar agora a economia nacional, através da ação do comissário, que alcança seu auge em 1850, depois compartilhada pelos grandes ‘bancos cafeeiros’ que começam a se formar desde então.” MELLO, op. cit., p. 56. Segundo Mello, essa dependência era repostada por: 1) vultosos investimentos nos cafezais com largo prazo de maturação; 2) estrutura de comercialização e financiamento altamente concentrada. Assim, a fazendeiro estava preso à “dominação do capital mercantil”; o que não excluía a possibilidade do próprio negociante depender do reinvestimento na agricultura. Ibid., p. 57. Ver também: MATTOS, op. cit. p. 99; TOMICH, op. cit. 2011. p. 71.

¹³⁰ KULA, W. “Da Tipologia dos Sistemas Econômicos”. In: FOURASTIE, J. (et al). *Economia*. Rio de Janeiro, FGV, 1975. p. 104.

¹³¹ Segundo Fragoso, a reprodução endógena desse sistema agrário permitiria certa autonomia do café frente aos preços internacionais do grão. Assim, entre 1837-1848 os preços caem a uma taxa de 5,8% enquanto o crescimento da cafeicultura no município estudado por ele esteve em 1,2%. FRAGOSO, op. cit., 2013. p. 65. Essa visão abrangente que integra produção, distribuição e consumo na análise de qualquer economia é uma perspectiva defendida especialmente por Wiltold Kula, principal referência de Fragoso à época. KULA, op. cit. p. 104, 112. Para além das questões políticas do avanço do Regresso, da diferença entre o tempo de plantio, colheita e comercialização já comentados acima no nosso texto, Rafael Marquese defende que os preços oscilam entre 1822 e 1849 justamente pelo incessante aumento da produção brasileira. Após uma crítica aos ciclos Kondratieff utilizados por Fragoso, Marquese descreve a

Nesse sentido, há uma mudança qualitativa fundamental que acarreta significativas alterações quantitativas no mercado consumidor do café dos oitocentos: “nas três primeiras décadas do século XIX, o café deixou de ser *produto colonial*, uma vez que seu consumo se generalizou”¹³². Dessa forma, em consonância com Marquese e Tomich,

*a escala e o caráter do mercado [de café] se modificaram de modo igualmente profundo no século XIX. Na década de 1880, a produção total de café no globo era dez vezes maior do que cem anos antes. Entre uma data e outra, a grande novidade foi o aparecimento dos Estados Unidos como comprador (...). Nesse período sua população aumentou 15 vezes e o consumo per capita anual passou de apenas 25 gramas para quatro quilos. Tratava-se de um mercado aberto, livre de tarifas de importação desde 1832, que pouco exigia a respeito da qualidade do café adquirido. Os demais grandes compradores do período, todos localizados no norte de uma Europa em rápido processo de industrialização e urbanização, também se distinguiram no século XIX pela explosão demográfica e pelo notável aumento nas taxas de consumo per capita. Interessa destacar nisso tudo que a passagem do mercado restrito e de luxo do século XVIII para o mercado de massa industrial do século XIX foi claramente induzida pela oferta a baixo custo do produto.*¹³³

Dessa forma, a consolidação desse mercado em nível internacional pressupõe a industrialização e a explosão da demanda europeia (França, Inglaterra, etc.), mas principalmente dos Estados Unidos da América, o maior mercado consumidor de café. Assim, entrelaçavam-se em certo grau os destinos da escravidão, do tráfico e economia cafeeira¹³⁴. Ou melhor, a *modernidade* do escravismo imperial, ou seja, do Vale do

seguinte dinâmica “com preços amplamente favoráveis na virada da década de 1810 para 1820, os primeiros cafeicultores plantaram café, esperaram cinco anos para colocar a safra no mercado e ganharam; outros vieram atrás e, ao colocarem o produto no mercado depois do intervalo de maturação das árvores, enfrentaram preços em queda no mercado mundial; mas, dados a produtividade de seus pés e os custos comparativos do trabalho com os quais operavam, ganharam dinheiro. O que os demais produtores fizeram? Plantaram mais café, rebaixando ainda mais os preços – e continuaram a ganhar dinheiro”; isto é, a indução do consumo pela oferta. MARQUESE, Rafael de Bivar. “As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira”. *Revista de História*, São Paulo, Nº 169, p. 223-253, julho/dezembro 2013. p. 241.

¹³² MELLO, op. cit., p. 47. Grifo meu. Mello divide a situação do café nos mercados internacionais em dois períodos: 1) generalização do consumo mundial via queda de preços, “em grande parte devido ao crescimento da oferta brasileira”, para torná-lo produto de massa; 2) o segundo período indicava um limite superior aos preços para que não se excluísse o consumo popular. *Ibid.*, p. 48. Para uma leitura sobre a queda do escravismo colonial, ver também: BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial: 1776-1848*. Tradução de Maria Beatriz Medina. Rio de Janeiro: Record, 2002.

¹³³ MARQUESE, & TOMICH, op. cit., p. 361.

¹³⁴ PARRON, op. cit., p. 93. Segundo Parron, “abertura irrestrita de mercados – na França, na Inglaterra e, sobretudo nos Estados Unidos, onde o consumo da produção brasileira aumentou 980% entre 1821 e 1842.”. *Ibidem*.

Paraíba, se dava pela sua ligação, via economia do café com o desenvolvimento global do capitalismo histórico.¹³⁵

Assim, a dicotomia *interno x externo* nos parece insuficiente para a apreensão de todo esse processo¹³⁶. A existência de ritmos econômicos regionais ou “endógenos” ao desenvolvimento da lavoura cafeeira, especialmente até 1850, não significa uma independência da economia do café em relação ao mercado internacional do grão. Da mesma maneira, se o arranjo político do Regresso, fundamental à expansão da escravidão via contrabando e do café deve ser pensado a partir da dinâmica nacional, esta mesma dinâmica política se entrelaça com a inserção do país no sistema internacional do século XIX¹³⁷. No caso específico da empresa, como veremos ao longo desta dissertação, não há como estabelecer uma dicotomia entre essas duas realidades.¹³⁸

A inserção da mercadoria café num mercado internacional de massa e em formação é o fato novo do século XIX, a ser pensado pelos pesquisadores da economia cafeeira e especialmente das empresas exportadoras deste grão, como é o caso da

¹³⁵ MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 373. Segundo esses autores, a demanda mundial seria as “duas pontas principais da cadeia da mercadoria [café] ao longo do século XIX, algo que se estreitou na centúria seguinte”. Ibidem. Sobre a formação de uma economia de mercado ao longo do século XIX, ver: POLANYI, Karl. *A grande Transformação. As origens da nossa época*. Tradução de Fanny Wrobbel. Revisão técnica de Ricardo Benzaquen de Araújo. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. Esse autor apontava ainda a necessidade da penetração do comércio internacional nos mercados locais e a constituição de mercados locais e gerais para a terra, renda e trabalho como condições para a constituição de um “sistema autorregulado de mercado”, como um “autômato” que se mantinha pela fome do trabalhador e busca do lucro. POLANYI, op. cit., p. 74, 77, 81; POLANYI, Karl. *A subsistência do homem e ensaios correlatos*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. p. 53. Ver também a nota 374 (capítulo 3).

¹³⁶ Para uma crítica à dicotomia interno versus externo, ver: MARQUESE, op. cit., 2013b. p. 241.

¹³⁷ SALLES, op. cit. 2012. p. 17. Salles enquadra no seu estudo sobre escravidão brasileira no século XIX, a classe senhorial e os intelectuais dirigentes saquaremas nos parâmetros da inserção periférica do Brasil no sistema internacional do capitalismo histórico. Nas palavras do próprio autor, esses processos se deram “umbilicalmente articulados com os circuitos internacionais de capitais e mercadorias, com o processo de formação de mercado de consumo e insumos, inclusive de mão de obra, em escala atlântica, propiciados pelo desenvolvimento do capitalismo industrial”. Ibidem.

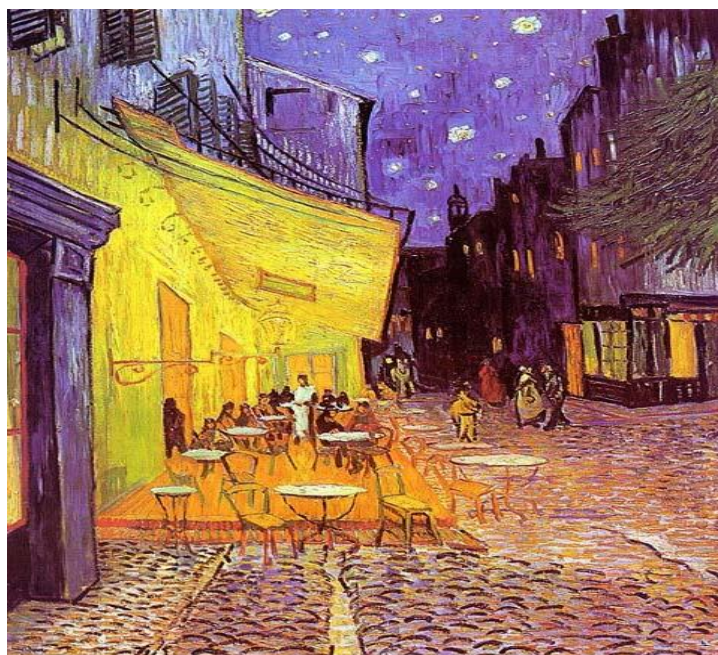
¹³⁸ A despeito de Fragoso se opor textualmente à perspectiva de Salles no tocante à tentativa de reprodução da população cativa por via natural no município de Vassouras, um dos epicentros do Vale do Paraíba cafeeiro. FRAGOSO, op. cit. 2013, p. 19. Na introdução da sua mais nova publicação em 2013, Fragoso relativiza um dos aspectos ressaltados por ele na obra de 1989. Antes acreditava numa constante transmutação do negociante em grande proprietário agrícola que recriava sistemas agrários escravistas segundo formas pré-capitalistas e numa lógica de Antigo Regime, o que deu origem ao seu livro conjunto à Manolo Florentino *Arcaísmo como projeto*. Na atual publicação, assim se refere a essa temática: “diversas famílias de grandes empresários setecentistas continuavam à frente de seus negócios mercantis ao longo do século XIX. Outras combinavam o comércio de longa distância com atividades agrícolas”. Dessa forma, muitas vezes as segundas e terceiras gerações dos barões de café permaneciam ativas na atividade comercial. Ibid., p. 18, 22.

Maxwell Wright & comp. Dentro desse processo, a importância do mercado norte-americano ganha um destaque todo especial, o que é ressaltado por autores de perspectivas historiográficas e teóricas bem distintas¹³⁹. O incessante crescimento populacional num contexto de expansão territorial e de imigração foi decisivo para a transformação do café num produto de consumo de massa. Na explicação sintética de Topik & Samper,

*In the nineteenth century Brazillian slaves made the beverage available to urban workers and even occasionally to rural residents. Coffee boomed not only because of Brazil's production but also because of the United States' and Western Europe's consumption*¹⁴⁰.

Consumo este muito bem retratado por Vincent Van Gogh na segunda metade do século XIX. Se o *Café em Arlés* (figura 1.1), sul da França, era frequentado por intelectuais, profissionais liberais e uma classe média, era uma família operária que conjugava o café com a batata (figura 1.2)¹⁴¹.

Figura 1.1: Terrace of a Café at Night (Place du Forum) -1888



Fonte: <http://alistadelucas.wordpress.com/2012/04/03/as-15-melhores-obras-de-van-gogh/>

¹³⁹ Só para indicar dois exemplos: MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 361; TOPIK, Steven, and SAMPER, Mario. "The Latin American Coffee Commodity Chain: Brazil and Costa Rica". In: FRANK, Zephyr. MARICHAL, Carlos & TOPIK, Steven. *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500–2000*. Duke University Press. 2006. p. 135. Nas palavras de Topik e Samper, "the more income U S and European consumers earned and the lower the price of the coffee, the more coffee they purchased". Ibidem.

¹⁴⁰ TOPIK & SAMPER, op. cit., 133.

¹⁴¹ Essas figuras estão impressas também em: WATHER, Ingo F. *Van Gogh*. Taschen. 2012.

Figura 1.2: Os comedores de batata - 1885



Fonte: http://grabois.org.br/userfiles/images/Van_Gogh.jpg

Cerca de metade do aumento de 2400% das importações de café ao longo de todo o século XIX esteve relacionada com o crescimento da renda e do “PIB” dos EUA, o que mais se elevava na época.¹⁴² Nesse sentido, é essencial ressaltar a importância do mercado norte-americano para a economia do Brasil recém-independente. Segundo o argumento de Harber & Klein, “o comércio dos Estados Unidos com o Brasil duplicou em valores dolarizados entre a década de 1820 e a de 1830, e em seguida deu um salto na década de 1850, alcançando em 1857 um valor seis vezes maior do que o registrado em 1821”¹⁴³. Embora estudos mais apurados sobre as relações entre o Império do Brasil e os EUA no oitocentos sejam escassos, vários autores reconhecem a importância desse fértil intercâmbio no tocante ao comércio do café¹⁴⁴. Sem dúvida, ainda na primeira metade do XIX, os EUA se consolidam como o principal mercado para esse grão brasileiro.¹⁴⁵

¹⁴² Ibid., 135; JARNAGIN, op. cit., 132

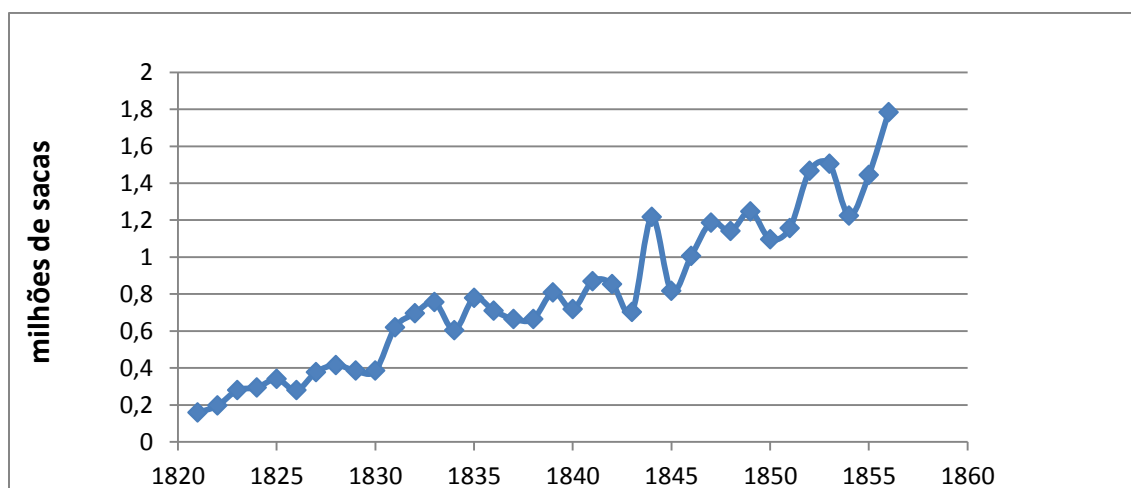
¹⁴³ HARBER, S. e KLEIN, H. “As consequências econômicas da Independência brasileira”. *NOVOS ESTUDOS*, n. 33, julho de 1992, p. 242. Disponível em: http://www.novosestudos.com.br/v1/files/uploads/contents/67/20080625_as_consequencias_economicas.pdf

¹⁴⁴ PRADO Jr., op. cit., p.160; BACHA, op. cit., p. 18. PINTO, op. cit., p. 134.

¹⁴⁵ Segundo Luis Henrique Dias Tavares, de 1833 a 1849, os Estados Unidos se tornam o maior mercado para o café brasileiro. TAVARES, Luis Henrique Dias. *O Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ed. Ática, 1988. p. 134-135. Gerard Horne apresenta o mesmo argumento já para os anos 1820. HORNE, op. cit., p. 18.

A absorção de café brasileiro pelos mercados norte-americanos pode ser inferida a partir do gráfico 1.3 abaixo. Ele apresenta a quantificação total das importações norte-americanas de café sem distinção por porto de origem.

Gráfico 1.3: Importações de café dos EUA (1820-1860)



Fonte: BACHA, op. cit., p. 329-330.

Antes de prosseguirmos nessa história, é interessante atentar de maneira breve para uma perspectiva amplamente difundida na historiografia brasileira sobre as empresas estrangeiras radicadas no Brasil durante a primeira metade do século XIX (especialmente na praça de comércio do Rio de Janeiro). Entre outros fatores, enfatiza-se o poderio britânico e das casas comerciais inglesas na economia, política e sociedade (luso-) brasileira no século XIX. Essa *preeminência inglesa* encontra suas raízes historiográficas no clássico trabalho de Alan K. Manchester¹⁴⁶ para quem a vinda da Família Real Portuguesa, a subsequente Abertura dos Portos e o Tratado de 1810 representaram marcos fundamentais de afirmação desse poderio. De formas bem diversas e com objetivos diferentes, estudos como os de Olga Pantaleão, Riva Gorestein, Jobson Arruda, entre outros¹⁴⁷, reforçam essa ideia do poderio econômico dos negociantes ingleses frente aos seus congêneres luso-brasileiros.

¹⁴⁶ MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. Tradução de Janaína Amado. São Paulo: Brasiliense, 1973.

¹⁴⁷ ARRUDA, José Jobson de. *Uma colônia entre dois Impérios: A abertura dos portos brasileiros 1800-1808*. Bauru, SP: EDUSC, 2008; GORENSTEIN, op. cit.; GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1973; PANTALEÃO, Olga. "A presença inglesa". In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira. Tomo II, O Brasil Monárquico, 1º volume, O Progresso de Emancipação*. 4ªed.. São Paulo: DIFEL, 1976. MATTOS, Ilmar R. op. cit. Para um balanço crítico desta historiografia, ver: CORREIA, Henrique Lacerda de

Entretanto, a partir do campo da História Empresarial alguns estudos apresentaram um quadro bem mais heterogêneo sobre “presença inglesa” do que habitualmente foi pintado pela historiografia. Em artigo sobre a firma Edward Johnson, Robert Greenhill ressalta as limitações do mercado brasileiro numa situação política instável, a primeira metade dos oitocentos, principalmente nas décadas 1820 e 1830¹⁴⁸. Estudos como os de Carlos Gabriel Guimarães sobre as empresas inglesas Carruthers e Co. e Samuel Phillips e Co.¹⁴⁹, entre outras, apontam uma significativa variedade nas formas de articulação e dos tipos de comércio das casas inglesas/estrangeiras no Brasil do XIX.

Apesar da influência da potência britânica, é importante salientar que por volta de 1830, cerca de 90% dos alimentos consumidos na Inglaterra eram comprados no seu mercado interno de preços elevados. Só com a queda das Leis do Trigo em 1846 esse panorama se modifica¹⁵⁰. Harber & Klein complementam ainda que de 1821 a 1849 os produtos ingleses eram apenas uma significativa parcela das importações brasileiras, mas não a maior parte.¹⁵¹

O conflito fiscal entre EUA e Espanha, que gerou a sobretaxa dos produtos cubanos no fértil mercado do norte, certamente proporcionou uma situação favorável à expansão da produção cafeeira do Brasil¹⁵². Nas palavras de Tamis Parron,

*no Atlântico Norte, os Estados Unidos suprimiam impostos sobre a entrada de café, em 1832, para baratear o consumo de estimulantes entre seus operários. Dois anos depois, o país se envolveu em uma ‘guerra tarifária’ com a Espanha, sobretaxando todas as importações de Cuba, celeiro de café e açúcar. Inesperadamente, o grão brasileiro penetrou com força em um rico mercado consumidor.*¹⁵³

Essa política liberal dos EUA gerou estímulos fundamentais também na comercialização dos grãos para os portos consumidores e conseqüentemente das

Afonso. *A presença inglesa no Brasil*. Monografia UFF. Niterói, 2004; GUIMARÃES, op. cit. 2012. p. 221- 254.

¹⁴⁸ GREENHILL, Robert. “Edward Johnston: 150 anos”. In: *Marcelino Martins & Edward Johnston...*, op. cit., p. 135-172.

¹⁴⁹ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “O Comércio Inglês no Império do Brasil: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co, 1824-1854”. In: CARVALHO, José Murilo de (org.). *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008; GUIMARÃES, op. cit., 2012.

¹⁵⁰ HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 5ªed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003. p. 90.

¹⁵¹ HARBER e KLEIN, op. cit., p. 242.

¹⁵² MARQUESE & TOMICH, op. cit., p. 362; TOPIK & SAMPER, op. cit., p. 135.

¹⁵³ PARRON, op. cit., p. 126. Ver também: MARQUESE, op. cit., p. 57.

atividades das empresas exportadoras a partir do porto do Rio de Janeiro, como a Maxwell Wright & Comp¹⁵⁴.

1.3) A Maxwell Wright no circuito do café

A exportação de café sem dúvida constituiu a principal atividade da empresa no período estudado. Se, como veremos no capítulo 2, ela foi complementada por outras formas de acumulação mercantil, os despachos de café para os portos dos Estados Unidos da América alavancaram os negócios e a riqueza da firma Maxwell, Wright e Co.

O primeiro embarque do grão que se tem notícia ficou registrado na página de capa da edição de 2 de janeiro de 1828, do recém criado *Jornal do Commercio*. E assim dizia:

Exportações

*...para Baltimore o Bergantim Americano Margarita, mestre Thomaz William, 1006 sacas com café, 284 couros.*¹⁵⁵

Esse navio entrara na Baía de Guanabara no dia 6 de dezembro do ano anterior, vindo de Boston e endereçado à Maxwell, Wright e Co¹⁵⁶. Pela manutenção do mesmo capitão (ou “mestre”) nesse despacho e por outras viagens comerciais do bergantim *Margareth* (ou Margarita) sob consignação dessa empresa nos anos seguintes, atribui-se o anúncio comercial à Maxwell, Wright e Co.

Há uma fraca incidência dos registros de exportação de café nos anos 1830. Ao longo deste período, em seis anos (1828, 1830, 1831, 1832, 1833, 1837) não foram encontradas exportações de café pela empresa, o que está obviamente

¹⁵⁴ JARNAGIN, op. cit., 132.

¹⁵⁵ “Exportações”, *Jornal do Commercio* 02/01/1828, p. 1.

¹⁵⁶ “Preços correntes dos gêneros de exportação” n. 33, 12/12/ 1827, p. 33. Folhinha avulsa publicada pelos mesmos editores do *Jornal do Commercio*, que continha uma seção de ‘embarcações estrangeiras’. Está localizada no fim do microfilme do mesmo periódico para o ano de 1827, na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

subcontabilizado¹⁵⁷. Sabe-se que o ano de 1837 foi de crise econômica nos portos norte-americanos¹⁵⁸. Segundo o historiador Gerard Horne,

*Maxwell, Wright had to contend with “commercial difficulties” in the US engendered by the Panic of 1837, which seemed to get “worse and worse”; “if possible, failure of large houses” would be “occurring daily in N.York & New Orleans, some in Boston”. The message to Rio was “do not take any new risks for the present”.*¹⁵⁹

Horne cita um documento de representantes da empresa nos EUA. O número de viagens computadas no ano de 1837 atinge o total de nove, aparentemente a sua menor marca histórica desde 1833. Todavia, esse número corresponde somente a importações. Como todo navio que chegava dificilmente não era redespachado, o que gerava certa equivalência entre o número de importações e exportações, a cifra nos parece um pouco defasada¹⁶⁰. Nos dois anos seguintes, o número de viagens da empresa chega a 96 em 1838 e 78 em 1839¹⁶¹. A partir de 1838, construiu-se uma série de exportações de sacas de café realizadas pela firma durante o período de dez anos. O gráfico 1.5 sistematiza essas exportações da Maxwell Wright & Comp., enquanto o gráfico 1.4 apresenta a evolução das exportações brasileiras, na qual se inserem as atividades da empresa estudada.

¹⁵⁷ Tanto o *Jornal do Commercio* quanto o *Diário do Rio de Janeiro* reservavam mais espaço às importações do que às exportações durante os anos 1830. Voltarei a isso mais à frente na análise das importações de farinha de trigo.

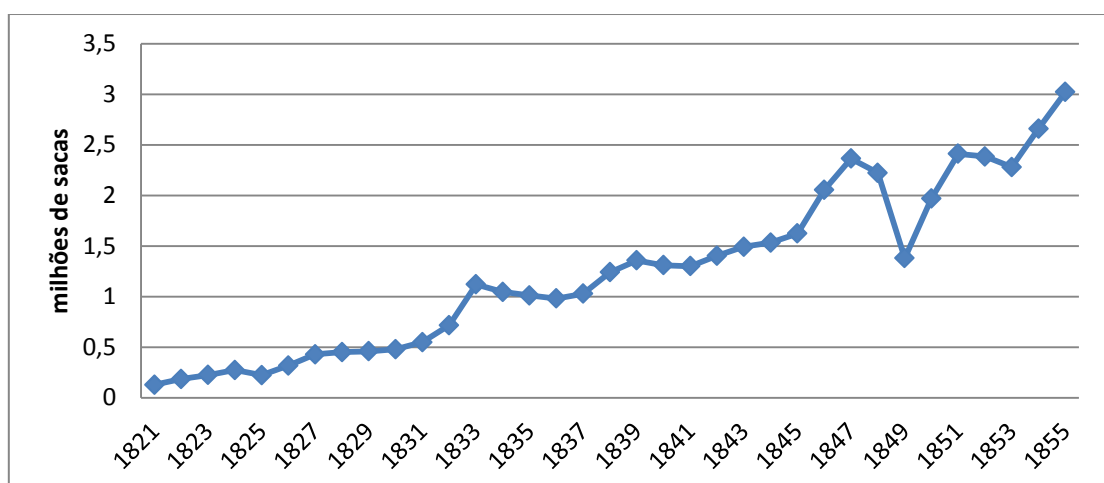
¹⁵⁸ Os motivos da crise incluíam uma conjunção de fatores. Segundo Edward Baptist, *Coinage Act* de 1836 definia uso exclusivo de ouro e prata para pagamentos por terras (visando evitar a especulação), o que teria gerado aumento de preços e inflação. Paralelamente, a queda do preço do algodão no seu principal mercado, Grã-Bretanha, fez com que o *Bank of England* cortasse empréstimos aos corretos de algodão, resultando em sucessivas cobranças de débitos e quebras nas duas margens do Atlântico. BAPTIST, op. cit., p. 13, 27. Segundo Carlos Valencia Villa, o Pânico de 1837 estaria relacionado ao incremento nos juros britânicos, embora questões sobre emissões de papéis nos EUA não fossem insignificantes. Tratava-se de uma junção de fatores externos e internos que contribuíram à redução monetária nos EUA e para um cenário de crise na virada dos anos 1830 para os 1840. VILLA, op. cit., p. 50. Apesar dessa situação, os negócios da empresa claramente se expandem a partir de 1838.

¹⁵⁹ HORNE, op. cit., p. 50.

¹⁶⁰ Se estimarmos uma equivalência entre importações e exportações, o total de viagens de 1837 ficaria na casa das dezoito viagens. Essa especulação de raciocínio minimiza a queda existente no número de viagens deste ano em relação a 1835 e 1836.

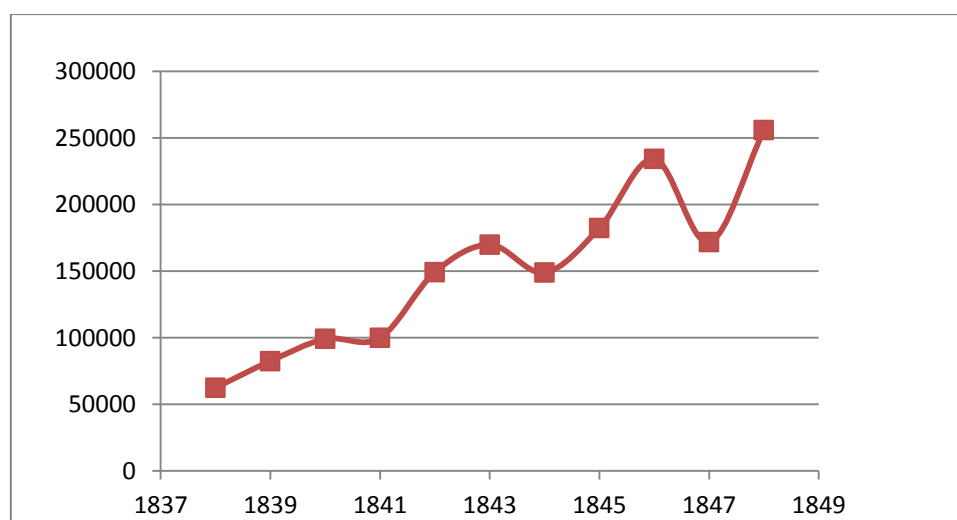
¹⁶¹ Apesar do menor número de viagens, o total de sacas de café exportadas em 1839 é de 77.975, enquanto 62.530 é a cifra para o ano anterior.

Gráfico 1.4: Exportações brasileiras de café



Fonte: BACHA, op. cit., p. 324-326.

Gráfico 1.5: Exportações de café da Maxwell Wright (em sacas)

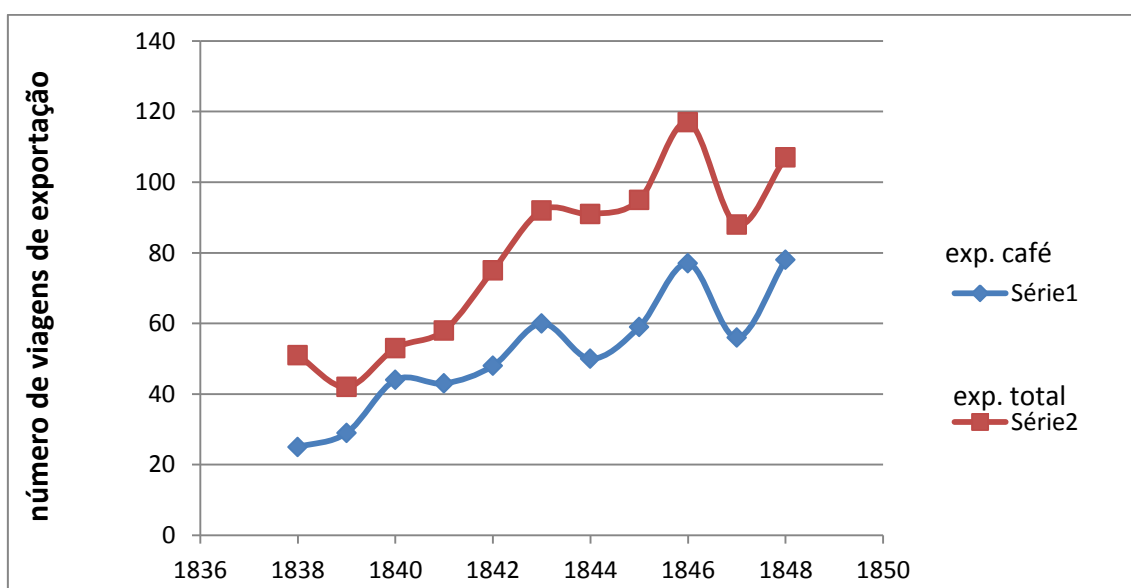


Fonte: *Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio*, 1838-1848.

O volume dos despachos quadruplicou nesses dez anos, passando de 62.530 sacas em 1838 a 255.878 em 1848. A média das taxas de crescimento foi de 18%. Em dois anos, o crescimento foi negativo: em 1844, com -12,4%, e 1847, com -26,7%. Há também dois picos de crescimento: em 1842, com 49,4%, e 1848, com 49%. As quantificações do ano de 1847 estão possivelmente subnotificadas, pois o *Diário do Rio de Janeiro*, fonte utilizada na contabilização das exportações e importações da empresa para esse ano, claramente deixam de publicar anúncios comerciais em prol de outras questões políticas gerais do Império, mas também da própria Corte. Isso explica em parte tanto o significativo decréscimo de 1847 quanto o alto crescimento de 1848.

O gráfico 1.6 demonstra como o crescimento das viagens de exportação cafeeiras acompanha o crescimento do número total de exportações da empresa. Inicialmente, pensei que a exportação do café cresceria numericamente de importância entre o total das exportações; não é o que acontece. A média percentual das exportações de café sobre o total das exportações da empresa é de 65,2%; em 1838 é de 49%, enquanto no ano seguinte chega a 83%. Enfim, não há uma tendência crescente de importância percentual.

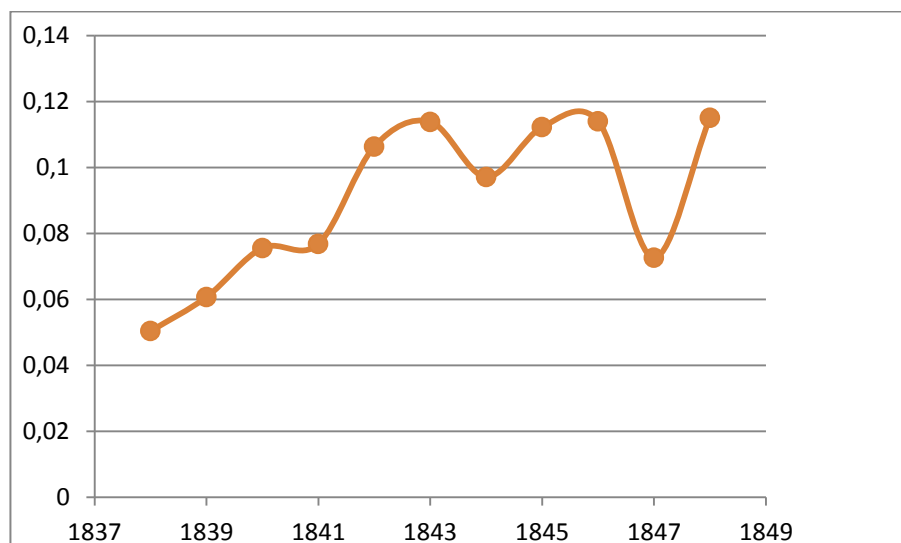
Gráfico 1.6: Exportações de café pelo Total de Exportações (em viagens)



Fonte: Gráficos 1.4 e 1.5

Todavia, se cruzarmos os dados das sacas exportadas pela Maxwell, Wright & Comp. (gráfico 1.5) e o total exportado pelo Brasil (gráfico 1.4), apreende-se não só a importância dessa atividade para a empresa, mas principalmente dessa empresa para a própria economia cafeeira do Império. O gráfico 1.7 mostra a evolução percentual das sacas exportadas pela empresa sobre o total exportado pelo Brasil. Sem esquecer o desnível de 1847, a média do período é de 9,05%, o que é bem significativo.

Gráfico 1.7: Importância das Exportações da firma sobre as Exportações do Império (sacas de café)



Fonte: Gráficos 1.5 e 1.6

A queda de 1847 impactou também outras empresas exportadoras como a Edward Johnston & Co. A hipótese mais provável está na crise monetária europeia dos anos de 1847 e 1848 e suas repercussões nas Praças de Liverpool e Londres, que, por sua vez, ecoaram também nos EUA. A questão dos adiantamentos e pagamentos fundamentais para o comércio importador-exportador provocou uma crise no crédito nos portos americanos.¹⁶² A respeito disso, Karl Marx destacou:

*A crise comercial geral que ocorreu na Europa no outono de 1847, e que durou até a primavera de 1848, foi acompanhada por um pânico no mercado financeiro de Londres, começando nos últimos dias de abril e alcançando seu clímax em 4 de maio de 1847. Durante estes últimos dias todas as transações monetárias foram levadas a uma completa paralisação, mas a partir de 4 de maio a pressão diminuiu e os negociantes e jornalistas congratulam-se sobre o caráter transitório e acidental do pânico. Poucos meses mais tarde a crise comercial e industrial europeia eclodiu publicamente, da qual o pânico monetário tinha sido apenas um sintoma e presságio.*¹⁶³

Segundo um suplemento publicado no *Almanak Laemmert*, houve aumento de exportação cafeeira para Antuérpia, Dinamarca, Hamburgo, Havre, Portugal e Trieste, enquanto houve diminuição para o “Cabo da Boa Esperança, Canal, Mediterrâneo,

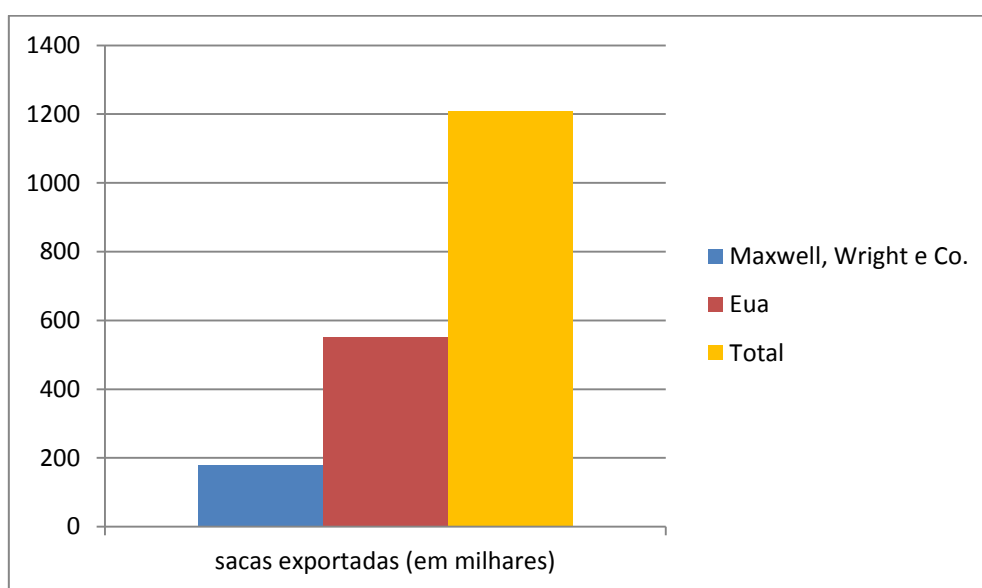
¹⁶² GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *O comércio exportador inglês no Império Brasileiro: o caso da firma Edward Johnston & Co., 1842-1852*, (texto inédito). Charles Kindleberger, na tabela 7.1, destaca as falências notificadas na crise de 1847-48, com destaque para as cidades de Londres e Liverpool em 1847. KINDLEBERGER, Charles P. & ALIBER, Robert Z. *Da Euforia ao Pânico: uma história das crises financeiras*. 5ª ed.. Tradução de Leonardo Abramowicz. São Paulo: Editora Gente, 2009. p. 156.

¹⁶³ MARX, Karl. *A crise monetária na Europa. Lutas Sociais*, São Paulo, n.23, 2º sem. 2009. p. 133-136. Disponível em: <<http://www.pucsp.br/neils/downloads/12-marx.pdf>>

Rússia e Suécia”. Para os Estados Unidos da América, a situação ficou “estacionada” num ligeiro aumento de duas mil sacas¹⁶⁴.

Através de um anuário revelam-se outros aspectos interessantes. Segundo dados para o ano de 1845, a Maxwell, Wright e Co. teria exportado um total de 178.034 sacas de café para portos estrangeiros. Esse número representava aproximadamente 32,3% das sacas exportadas para os EUA naquele ano (551.276 sacas) e 14,7% do total exportado pelos portos brasileiros para todo o mundo nesse mesmo período (1.208.062 sacas).¹⁶⁵ Desses números um pouco defasados¹⁶⁶, compõe-se o gráfico 1.8 abaixo.

Gráfico 1.8: Exportações brasileiras de café no ano de 1845 (em milhares)



Fonte: *Anuário político, histórico e estatístico do Brasil – 1846 a 1847*. p. 401, 403, 404.

A mesma fonte indica que, do total de sacas exportadas (1.208.062), 630.786 foram despachadas por apenas sete empresas, todas estrangeiras: Coleman e Comp., Miller Lecoq, Le Breton, Phipps Brothers, Schroeder e Co. , Astley Algorri, além da Maxwell Wright, a primeira do ranking. Esse montante equivalia a 52,5 % do total

¹⁶⁴ “Suplemento”, *Almanak Laemmert para o anno de 1849*, p. 34.

¹⁶⁵ *Anuário político, histórico e estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: Firmin Didot Irmãos, 1847. p. 401 e 403. Em 1845, das 1.208.062 sacas de café exportadas dos portos brasileiros, 551.276 se destinaram aos Estados Unidos, primeiro lugar no ranking, cujo segundo posto ficava com as 145.829 sacas enviadas a Hamburgo. *Ibid.*, p. 403.

¹⁶⁶ Há uma clara defasagem entre os números dessa fonte e os da nossa pesquisa. A Maxwell Wright & Comp. exportou no ano de 1845 cerca de 182.314 sacas, enquanto os índices de exportação brasileira computados por Edmar Bacha (expressos no gráfico 4 acima) para o ano de 1845 chegavam a 1.624.000, ou seja, 415.938 sacas a mais. Refeitos os cálculos com os números contabilizados na presente pesquisa, chega-se a 11,2% do total exportado no ano, o que continua sendo uma cifra bem alta.

exportado, segundo cálculos do anuário¹⁶⁷. Dois anos depois, a situação aparentemente não mudou. Numa listagem das prováveis onze maiores casas exportadoras de café, todas eram estrangeiras e a Maxwell ocupava o primeiro posto. Segundo essa fonte, o “grupo das onze” havia exportado “perto de 3/5” do total brasileiro para aquele ano de 1847¹⁶⁸.

Se boa parte do segredo das “economias de exportação serão encontradas nas empresas comercializadoras”¹⁶⁹, pode-se concluir que a distribuição do café brasileiro nos mercados internacionais estava parcialmente sob controle de empresas estrangeiras. Embora infelizmente haja uma carência de estudos sobre essas firmas supracitadas, é difícil acreditar piamente que o desenvolvimento da economia do café estivesse desligado desses agentes ou que a elite mercantil carioca envolvida no financiamento dos plantadores de café fosse totalmente autônoma às suas congêneres norte-americanas e inglesas, a despeito dos diferentes graus de enraizamento dessas empresas estrangeiras nas atividades comerciais a partir dos portos imperiais.¹⁷⁰

Lamentavelmente, não possuímos fontes sobre as relações comerciais da Maxwell Wright & comp. com fazendeiros do Vale do Paraíba ou qualquer outra região. O mesmo se dá para negociantes da Praça do Rio de Janeiro e comissários de café. Alguns aspectos da inserção dos componentes da Maxwell Wright & Co. na sociedade brasileira da época serão analisados no derradeiro capítulo.

A tabela 1.2 sistematiza as viagens das embarcações consignadas à Maxwell Wright segundo os portos de destino formando o mapa das exportações da empresa. Das 1.383 viagens dessas embarcações, 711 são exportações.¹⁷¹ Destas, 558 ou 78,5% dos despachos se destinaram somente aos quatro primeiros portos no ranking: Baltimore (232); Nova Iorque (168); Nova Orleans (85); e Filadélfia (73). Além de mostrar a

¹⁶⁷ *Anuario Político, Histórico e Estatístico do Brasil 1846*. Rio de Janeiro: Firmin Didot Irmãos, 1847. p. 401-404. Disponível em: <http://memoria.bn.br/pdf/706175/per706175_1846_00001.pdf>

¹⁶⁸ “Suplemento”, *Almanak Laemmert para o anno de 1849*, p. 34.

¹⁶⁹ CARDOSO e BRIGNOLI, op. cit., 1979. p. 343.

¹⁷⁰ FRAGOSO, op. cit. 1999. p. 151. Cardoso de Mello argumenta que a ascensão do café brasileiro na década de 1830 se dá sob a égide de um sistema comercial e financeiro controlado nacionalmente. MELLO, op. cit., p. 48. Ver também: FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa ventura. Acumulação e hierarquia mercantil na praça do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1998. p. 238, 332.

¹⁷¹ No total, contabilizamos 1670 viagens de embarcações fretadas pela Maxwell Wright & Comp.. Extraímos os navios vinculados à atividade pesqueira (287) dando um total de 1383 de trânsitos exportação/importação.

centralidade e importância dos portos dos EUA, demonstra o especial vínculo com Baltimore (32,6%), região de origem da família Wright.

Do total de 711 exportações, 575 constituíam despachos de café, ou 80,9%. Dentre os 558 do “top-4” indicado acima, 538 (ou 96,4 %) carregavam certamente esse grão. A grande maioria dessas embarcações transportadoras de café compunha a maior parte do seu lastro com as sacas desse grão (às vezes combinadas com madeiras e couros), enquanto as importações apresentavam um quadro muito mais variado, o que veremos no capítulo 2.

Em números gerais, se em 1811 o recebimento de café constituía somente cerca de 11% das importações de Baltimore, doze anos depois essa cifra já era de 59%, com couros em segundo lugar. Segundo análises de Jarnagin, até 1845 Baltimore e Nova Iorque disputavam o primeiro lugar no ranking dos portos norte-americanos receptores de café. Depois dessa data, Baltimore era geralmente o terceiro colocado, enquanto Nova Iorque disputava o primeiro posto com Nova Orleans, que, mesmo recebendo o seu primeiro carregamento direto de café oriundo do Rio só em 1835, já despontava como o principal mercado cafeeiro estadunidense, pelo menos até 1858. Essa mudança de configuração estaria fundamentalmente relacionada ao aumento das demandas oriundas da expansão para o Oeste norte-americano¹⁷².

O mapa das exportações por sacas, tabela 1.3, permite a observação mais atenta do crescimento de Nova Orleans. Em 1838, este porto recebia em torno de 5.770 sacas, enquanto Nova Iorque absorvia 18.304; respectivamente quarto e segundo postos no ranking geral. Dez anos depois, havia um “empate técnico”, pois ambos recebiam na casa de 60 mil sacas anuais da firma. O volume negociado cresceu cerca de dez vezes. Ao mesmo tempo, essa tabela (1.3) permite observar tanto a eventualidade das exportações de café da empresa para alguns portos europeus, como Hamburgo, Bremen, Marselha, Trieste e Antuérpia, quanto a maior significância e até acentuação de Cowes (Inglaterra) e Gotemburgo (Suécia).

Acima de tudo, esses números permitem demonstrar que a Maxwell Wright & comp. era provavelmente a principal firma exportadora do café brasileiro em meados do

¹⁷² JARNAGIN, op. cit., p. 122. Segundo cálculos desta autora, entre 1841-45, Baltimore recebia 25% de todas as exportações de café brasileiras e, entre 1855-59, cerca de 20%. Ibidem.

XIX, e destinava suas embarcações basicamente aos portos dos Estados Unidos¹⁷³. A importância do mercado norte-americano e das empresas exportadoras estrangeiras para o comércio do café se verifica também a partir de alguns dados interessantes para o ano de 1843, publicados no *Almanaque Laemmert*, ano de 1845.

Segundo essa fonte, das 220 saídas de embarcações de portos brasileiros para portos dos EUA, 194 navios eram norte-americanos e nenhum era brasileiro. Desse total, 64 embarcações foram consignadas à Maxwell Wright & Comp., sendo 59 navios norte-americanos, quatro suecos e um hamburguês. No caso das importações, teriam sido 224 saídas de portos dos EUA para o Brasil, 214 embarcações norte-americanas e somente uma brasileira. A Maxwell Wright & Comp. consignou 52 embarcações de importação no total, sendo duas de nacionalidade sueca e o resto norte-americano. Possivelmente, o número de viagens seja muito maior, o que somente novas pesquisas poderão mostrar.¹⁷⁴ A partir desses dados, a importância dos estrangeiros na Praça do Rio de Janeiro, mas também na economia do Império, ganha novos vultos.

Embora não se trate de um trabalho analítico de comércio exterior, os dados da tabela 1.1 também extraídos do almanaque supracitado apontam indícios da importância econômica do comércio com os EUA para o Império do Brasil. Salta aos olhos como o Rio de Janeiro e o Pará possibilitam um saldo superavitário de quase 6 mil contos. No caso do Rio, o motivo do saldo comercial foi o café.

¹⁷³ O mesmo acontecia com a Edward Johnston & Co.; ver: GUIMARÃES, op. cit. (texto inédito). Ver notas 162 e 163.

¹⁷⁴ “Suplemento”, *Almanak Laemmert para o anno de 1845*, p. 36, 37.

Tabela 1.1: Comércio entre as províncias brasileiras e os Estados-Unidos¹⁷⁵

	Exportação	Importação
Rio de Janeiro	9,195:203\$444	3,001:479\$000
Pará	483:816\$452	181:386\$626
Rio Grande	541:142\$145	549:255\$114
Pernambuco	203:155\$363	759:016\$551
Bahia	29:494\$490	48:801\$996
Maranhão	22:814\$238	188:141\$757
Ceará		66:769\$982
Santa Catarina	18:953\$735	36:299\$301
Total	10,494:579\$867	4,831:150\$297
Saldo de 1843		5,663:429\$570

Fonte: *Almanak Laemmert para o anno de 1845*, op. cit, p. 36

¹⁷⁵ Valores em “rs. a 1\$700 por dollar”. *Suplemento, Almanak Laemmert para o anno de 1845*, p. 36. No quadro expresso no almanaque, há um claro erro de soma. O total de exportação é apresentado como 10,504:579\$867, o total de importação como 4,831:150\$674, e o saldo como 5,673:429\$193. Procedemos pela correção dos números.

Tabela 1.2: Mapa Geral das Exportações da Maxwell Wright & Co. (em viagens)

Destinos	1827	1829	1833	1834	1835	1836	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	Total Geral
Baltimore	1	1				1	12	12	24	24	20	27	15	18	30	16	31	232
New York			1	1			6	12	12	10	16	18	17	18	18	18	21	168
New Orleans							3	1	4	5	5	5	5	10	15	16	16	85
Filadélfia							2	3	6	2	4	8	10	10	13	5	10	73
Montevideu							2	2	1	5	8	5		5	7	3		38
Boston								1		2	2		4	1	3	1		14
Rio Grande							1	1					5	2		1	1	11
Buenos Aires										2	1		2				2	7
Trieste							1		1					2	1			5
Gotemburgo														2	1		2	5
Cowes											1		1	1			1	4
Sumatra										1	1	1						3
Marselha														1	1		1	3
Valparaíso													2		1			3
Cantão								1						1	1			3
Cabo Verde								1	1			1						3
Batavia							3											3
Rio da Prata												1	1				1	3
Buenos Aires											1	1						2
Richmond					1								1					2
Angola											2							2
Hamburgo								1	1									2
Paranaguá							1										1	2
Estocolmo									1			1						2
Londres											1	1						2
Goa												2						2
Green-Port													1			1		2
Havana							1										1	2
Outros	1	0	0	0	1	1	3	0	1	0	3	4	3	1	5	3	2	28
Total Geral	2	1	1	1	2	2	35	34	52	52	65	75	67	72	96	64	90	711

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1827-1848

Tabela 1.3: Exportações de café da empresa (em sacas)

Destinos	1827	1829	1834	1835	1836	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	Total Geral
Baltimore	1.006,00	723,00			0,00	21.964,50	27.491,00	45.975,50	45.966,50	62.044,00	73.425,00	45.328,00	49.892,00	92.744,00	47.565,00	98.353,00	612.477,50
New York			4.010,00			18.304,00	37.034,00	33.359,00	30.756,50	44.646,00	52.498,00	51.592,00	48.737,00	57.665,00	48.209,00	60.833,00	487.643,50
New Orleans						5.770,00	0,00	8.955,00	13.752,00	24.302,00	19.586,00	15.551,00	36.310,00	34.466,00	53.618,00	59.721,00	272.031,00
Filadélfia						11.299,00	9.450,00	14.331,00	5.128,00	9.558,00	18.793,00	18.181,00	32.015,00	37.261,50	9.425,00	25.270,00	190.711,50
Boston							4.000,00		4.325,00	4.170,00		8.404,50		7.844,00	2.364,00		31.107,50
Cowes										4.566,00	3.000,00	5.118,00	5.000,00			2.004,00	19.688,00
Gotemburgo													5.390,00	1.797,00	910,00	3.841,00	11.938,00
Charleston														615,00	5.300,00	3.306,00	9.221,00
Marselha											300,00		2.150,00	1.950,00	1.572,00	2.550,00	8.522,00
Trieste						2.912,00							2.400,00				5.312,00
Estocolmo								1.505,00			2.208,00		420,00				4.133,00
Bremen				3.000,00													3.000,00
Mobile												2.490,00					2.490,00
Antuerpia															2.448,00		2.448,00
Jersey						2.280,00											2.280,00
Richmond												2.200,00					2.200,00
Cabo Boa Esperança															300,00		300,00
Hamburgo								100,00	40,00			63,00		10,00			213,00
Montevideu										17,00							17,00
Total Geral	1.006,00	723,00	4.010,00	3.000,00	0,00	62.529,50	77.975,00	104.225,50	99.968,00	149.303,00	169.810,00	148.927,50	182.314,00	234.352,50	171.711,00	255.878,00	1.665.733,00

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1827-1848

A centralidade do café para a economia do Império é reconhecida por boa parte da historiografia¹⁷⁸. Contudo, outro aspecto, talvez oculto, inter-relacionado a este e ao desenvolvimento do mercado e economia norte-americanos, é evidenciado nos negócios da firma: a inter-relação entre os circuitos comerciais do café e da farinha de trigo. Os navios que chegavam ao Rio com farinha de trigo norte-americana retornavam aos portos de origem com o café brasileiro.

Apesar de continuarem escassos os trabalhos sobre as relações comerciais entre EUA e o Império do Brasil, a importância desses vínculos, reconhecidos por Freyre no caso da farinha de trigo¹⁷⁹, vem sendo esclarecida mais recentemente¹⁸⁰. Num texto apresentado em 2012, o historiador Carlos Valencia Villa resgata os vínculos entre Rio de Janeiro e Richmond, na Virgínia, despercebidos por boa parte da historiografia brasileira:

lo que encontramos es que ese comercio era fundamental: para Richmond, pues era desde éste que se generaba la mayor parte de sus rentas por comercio internacional y para Río de Janeiro, pues era a través de él que se abastecía de harina de trigo, que era una de las bases de la dieta carioca. Así, la capital virginiana exportaba harina para la capital fluminense y, en contrapartida, recibía café¹⁸¹.

Segundo Villa, a subcontabilidade nas fontes oficiais das trocas entre as duas cidades estava relacionada ao fato das entradas e saídas de embarcações endereçadas à Richmond terem de passar pelo norte dos EUA. O café brasileiro entrava por Nova Iorque, Filadélfia e Baltimore, o que gerava tensões entre os grupos mercantis dessas

¹⁷⁸ Ver notas 106, 107 e 112 (capítulo 1).

¹⁷⁹ FREYRE, op. cit. p. 253.

¹⁸⁰ TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo: Edusp, 2011; MARQUESE, op. cit.; HORNE, op. cit.; MARQUESE, op. cit. 2013a; VILLA, Carlos Valencia. “Café negro com pan: vínculos comerciais entre Virginia y Rio de Janeiro em El siglo XIX”. Texto apresentado no CLADHE III. 2012b. p. 1-25. Ver também VILLA, Carlos Valencia. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012a. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH. Segundo Villa, as relações entre as duas cidades em si seriam pouco significativas se comparadas às relações com o principal parceiro comercial de ambas: a Europa. Idem, 2012a, p. 48

¹⁸¹ VILLA, Carlos Valencia. “Café negro com pan: vínculos comerciais entre Virginia y Rio de Janeiro em El siglo XIX”. Texto apresentado no CLADHE III. 2012b. p. 2. No mesmo texto: “*lo que pretendíamos era constatar la existencia de un fuerte lazo comercial entre las dos urbes capitales de grandes territorios esclavistas. Además, queríamos mostrar, que ese lazo era fundamental para ellas, aunque a simple vista los números gruesos no lo dejaran ver. Como vimos, Richmond dependía de Río de Janeiro para abastecerse de café y, por su parte, Río de Janeiro dependía de Richmond para conseguir su harina de trigo*”. Ibid., p. 23.

diferentes praças. Dessa maneira, boa parte da farinha de trigo importada dos EUA se apresenta como oriunda de Baltimore.¹⁸²

Um indício desse “registro enganoso” pode estar na mudança de procedência de algumas embarcações endereçadas à empresa. Na edição de 8 de setembro de 1839 do *Diário do Rio de Janeiro*, o bergantim americano *Fabins* (ou *Fabius*) é computado na seção “Movimento do Porto” como proveniente de Richmond, numa viagem de 70 dias. Cerca de uma semana depois, no “Manifesto da Alfândega” do mesmo periódico, constava este navio a trazer de Baltimore “1,549 barricas, e 210 meias ditas [barricas] farinha de trigo” a Maxwell Wright e Comp.¹⁸³ Possivelmente há uma confusão entre área de origem do produto e o porto de onde saía a embarcação. Além disso, somente computamos dois navios que se destinavam a Richmond, entre as 711 viagens de exportação (quadro 1.1). Já nas importações Richmond chega ao segundo lugar geral com 116 viagens oriundas dessa cidade, mais sete entradas de Norfolk, porto ao sul da dita urbe. Provavelmente, os despachos de exportação indicassem o porto de entrada nos EUA, enquanto nas importações há uma mescla entre o porto de origem da embarcação e a origem do produto.

Em todo caso, de 1830 em diante, o Brasil se tornará o principal mercado para a farinha de trigo norte-americana, oriundas de Baltimore e Richmond. Segundo Marquese, a resistente farinha de Chesapeake (Virgínia) era capaz de aguentar a viagem oceânica até seus mercados consumidores. Esse porto exportador de farinha, próximo à região de origem da família Wright, era também de fundamental importância no fornecimento de escravos para a região de produção algodoeira do *Deep South* estadunidense.¹⁸⁴

¹⁸² Ibid., p. 9, 15. Ou não se especificava a origem do produto. Através do estudo sobre os armazéns de farinha, Villa demonstrou que grande parte desse produto vinha originariamente de Richmond. Ibid., p. 20, 21. Como não tenho dados para medir esse descompasso, seguirei contando as embarcações chegadas de Baltimore como procedentes desse referido lugar, mesmo que o argumento de Carlos Valência seja bem crível e provável. Nesse sentido, segundo esse autor: “*Sea cual sea el caso, los richmonianos eran el gran proveedor para los cariocas y este comercio era fundamental, pues ningún otro lugar podría ni equipararse, pues era cuatro veces mayor que el segundo y tercero colocados, Trieste y Baltimore*”. Ibid., p. 21. Conferir o gráfico 10 na mesma página do texto de Villa. Ver também: VILLA, op. cit. 2012b. p. 84.

¹⁸³ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 09/09/1839, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/09/1839, p. 3.

¹⁸⁴ MARQUESE, op. cit., 2013a, p. 56. Segundo o historiador Edward Baptist, a Primeira República dos EUA (1776-1860) se sustentou e desenvolveu sob dois pilares interligados: a expansão da escravidão e o crescimento da produção algodoeira. Essa atividade agrícola se entrelaçava às demandas da indústria têxtil inglesa, um dos motores fundamentais da economia dos EUA até 1860. Para além do aumento do

Se, como vimos, Baltimore era um porto indispensável ao comércio cafeeiro para os EUA, a cidade era também um mercado fundamental no que concerne à exportação de farinha de trigo, até pela exportação de outras regiões sulistas. Para Laura Jarnagin, a capital de Maryland era o maior mercado de farinha do mundo à sua época, sendo que entre 1838 e 1850, era o grande exportador desse item para a América do Sul e, é claro, Brasil¹⁸⁵. Segundo a autora, sucessivos investimentos em estradas e caminhos nos anos 1810 fizeram de Baltimore uma área de fácil recebimento da farinha, principalmente do oeste da Virgínia, o que a fez superar outras cidades concorrentes. Se o primeiro moinho data de 1774, “*by 1825, there were sixty mills within twenty miles of Baltimore, which was forty-eight hour closer to the West Indies and South American markets by sea than New York*”. Ainda segundo ela, Nova Iorque, Alexandria, Filadélfia junto com Baltimore “*flooded Brazil with U. S. flour after 1815 and undermined a fledging wheat industry in Rio Grande do Sul.*”¹⁸⁶

O gráfico 1.9 mostra a evolução das importações da Maxwell, Wright e Co. computadas pelo número de viagens. A importância do comércio de farinha de trigo é evidente, constituindo cerca de metade das suas importações nesse período. Das 672 importações, 415 traziam farinha, ou 61,8%. Contudo, a observação desse gráfico indica que o número de importações de farinha cresce a um ritmo mais lento do que a elevação das importações totais. Se estas estavam inevitavelmente atreladas ao comércio do café,

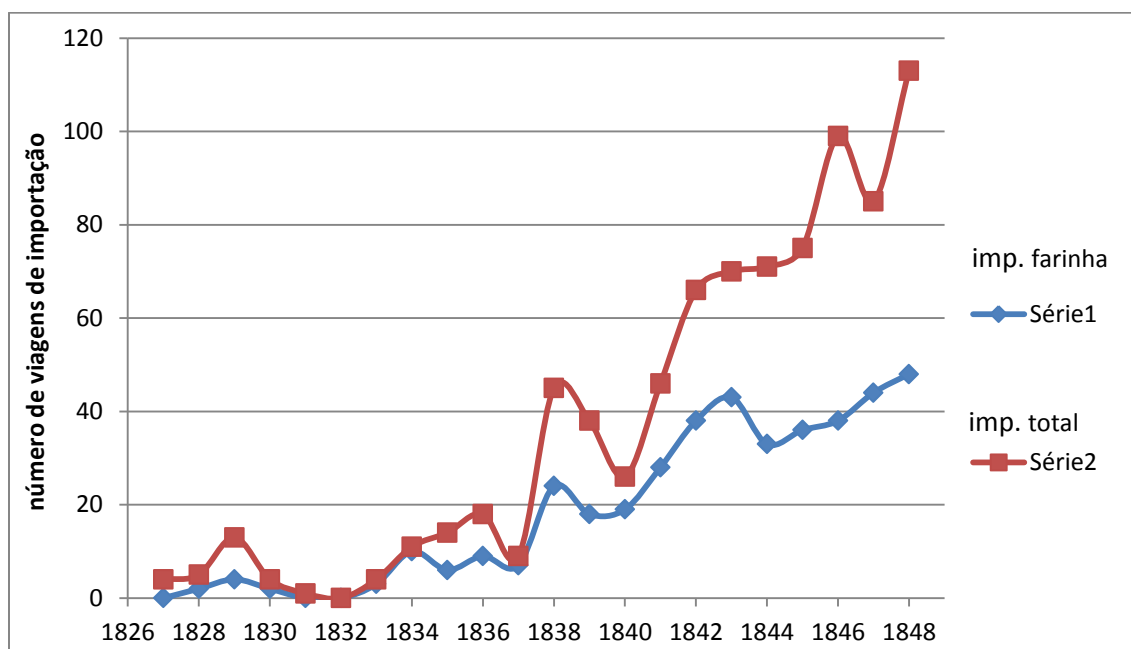
algodão no total das exportações norte-americanas no primeiro terço dos oitocentos e da crescente participação do algodão estadunidense nos mercados europeus, teriam se formado redes comerciais e de financiamento bancário para garantir a expansão da produção algodoeira via o comércio interno de cativos. Assim, essa migração forçada de negros (tráfico interno) para o Sul dos EUA constituiu uma das bases dessa expansão escravista, junto com a mencionada reprodução natural. Nas palavras de Baptist, “*o que encontramos foi que os oitocentos foram em sua maior parte um século de expansão da escravidão, que, por sua vez, operou em novas bases. Nos EUA o número de escravos expandiu em 500% entre a passagem da Constituição e 1860 (principalmente por reprodução natural), quando escravistas tentaram destruir a Constituição. Os números no Brasil e Cuba passaram por crescimentos semelhantes, ainda que nesses casos a expansão tenha se dado através do persistente tráfico transatlântico de escravos*”. BAPTIST, Edward E. “A Segunda Escravidão e a Primeira República Americana”. *Almanack. Guarulhos*, n.5, 1º semestre de 2013. p. 9, 10, 18,19. Segundo Villa, Richmond cumpria, assim como o Rio de Janeiro, uma “dupla-função” de redistribuição de escravos a outras regiões, ao mesmo tempo em que demandavam escravos para as crescentes atividades econômicas das duas urbes em meados do XIX. VILLA, op. cit. 2012b. p. 60. Ainda segundo esse autor, o principal motor de crescimento da cidade de Richmond estava no comércio do fumo. Entre 1834 e 1850, mais da metade da produção da Virgínia era escoada por esse porto, sendo a farinha de trigo o terceiro produto. *Ibid.*, p. 44.

¹⁸⁵ JARNAGIN, op. cit., p. 122. Ver também, VILLA, op. cit. 2012b. p. 83, 84.

¹⁸⁶ JARNAGIN, op. cit., p. 121, 122. Segundo Gabriel Beirute, além da importação do trigo norte-americano, outros fatores contribuíram para a queda na produção e exportação do trigo do Rio Grande nas primeiras décadas do XIX, dentre os quais: a praga da “ferrugem” nos trigais; e a maior lucratividade da pecuária e seus derivados. BERUTE, Gabriel. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Porto Alegre, 2011. Tese de Doutorado em História. UFRGS. PPGH. p. 48.

aquelas vão conviver com o crescimento de outros tipos de importação, numa certa diversificação das importações da empresa principalmente a partir de 1843.

Gráfico 1.9: Importações de farinha pelo Total de Importações (em viagens)



Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro: 1827-1848*

A tabela 1.4 abaixo expõe ano a ano o número e local de origem das embarcações endereçadas à Maxwell, Wright e Co. Do total de 672 entradas temos 389 (ou 57,9%) somente aos três primeiros portos da lista: Baltimore com 207; Richmond com 123 (116 com esta denominação mais sete de Norfolk, região portuária logo ao sul da capital da Virgínia); Nova Iorque com 59. Dessas 389 viagens, 353 (ou 90,7%) apresentavam a farinha de trigo como mercadoria principal. É interessante notar que Nova Orleans apresenta somente oito viagens de importação, isto é, baixa incidência para um dos mais importantes destinos de exportação de café da firma. Há ainda 55 embarcações vindas de Bahia e Pernambuco, mas na verdade são oriundas dos EUA. A passagem por esses dois portos do norte do Brasil ocorria por causa da existência de uma rede de distribuição de farinha pelo norte e sul do Império, como veremos melhor no capítulo 3.

Se no final do período estudado as importações de farinha de trigo da empresa são bem volumosas, no primeiro ano de registro, 1828, elas ainda eram pouco expressivas. A essa época, uma das principais firmas do comércio exportador-

importador pelo porto carioca, bem como do comércio da farinha, era a empresa norte-americana Birckhead & Comp. Segundo Jarnagin, ela fora uma das responsáveis “*forming Baltimore flour the preeminent U. S. import into Brazil*”.¹⁸⁷ Somente no ano de 1827 essa empresa teria consignado 50 dos 80 navios norte-americanos saídos do porto carioca e apresentado um volume comercial mais intenso do que as grandes empresas inglesas da época, inclusive a F. Le Breton. A firma de James ou Diogo Birckhead (1792-1870) também atuava nesse circuito café-farinha a partir de Baltimore e Rio de Janeiro e associava alguns negócios com a Maxwell Wright¹⁸⁸. Muitas embarcações consignadas a Birckhead carregavam produtos despachados pela Maxwell, e vice-versa¹⁸⁹.

¹⁸⁷ JARNAGIN, op. cit., p. 121.

¹⁸⁸ Ibid., p. 123. Segundo Jarnagin, em 1827, 71% das exportações de Baltimore com o Brasil carregavam farinha de trigo.

¹⁸⁹ *Diário do Rio de Janeiro* 24/08/1842, p. 3; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/10/1847, p. 4, respectivamente, para os casos dos navios *Henry P Summer* e *William Price* entrando sob consignação da Birckhead & Comp.

Tabela 1.4: Mapa Geral das Importações da Maxwell Wright & Co. (em viagens)

Origens	1827	1828	1829	1830	1831	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	Total Geral
Baltimore		2	4	2		2	3	3	6	3	14	14	11	16	18	18	8	14	20	22	27	207
Richmond						1	2	2		1	4	3	3	4	8	12	13	16	13	14	20	116
New York			1				3		2	1	6	2	5	5	5	7	7	3	3	5	4	59
Montevideu	1		1						1		3	1		2	1		1	4	13	3	7	38
Filadélfia								1	2	1		2	1	2	1	4	7	2	2	4	5	34
Pernambuco												1	1	1	8	6	2	4	4		3	30
Bahia							1		1				1	1	6	4	1		5		5	25
Boston	3	1	1					3	2		4	1			1	1	1	1		5		24
Rio Grande		1									1						1	8	3		1	15
Buenos Aires			2	1							3				2	2	2		1			13
Cadiz														1		1		3	5	1	1	12
New Orleans							1				1		1	1	1		1			1	1	8
Norfolk								1	1	2					1			1			1	7
Madeira														1	1		2			1		5
Lisboa																	1		2		2	5
Ilha Maio			1				1					1				1		1				5
Santa Catarina																	1	1	1	1	1	4
Angola												1			2							3
Londres													1		1	1						3
Liverpool																		1	1	1	1	3
Cabinda																	1	2				3
Valparaíso			1		1								1									3
Charleston																					3	3
Santos												1		1		1						3
Gotemburgo																		1				3
Savannah																		1			1	2
Portsmouth												1			1							2
Portland																		1			1	2
Terra Nova																				1	1	2
Quilimane																1		1				2
Bangor																				1	1	2
Outros	0	0	1	0	0	0	0	3	1	0	1	1	0	3	3	1	4	1	6	1	3	29
Total Geral	4	4	12	3	1	3	11	12	16	7	39	30	25	38	60	60	52	64	80	62	93	672

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1827-1848

Tabela 1.5: Importações de farinha da empresa (em barricas)

Origens	1828	1829	1830	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	Total Geral
Baltimore	0,00	0,00	0,00	0,00	5.318,00	5.359,00	0,00	3.145,00	18.238,50	13.961,50	0,00	0,00	15.803,50	30.401,25	13.796,50	24.049,00	19.330,00	34.928,50	43.121,00	227.451,75
Richmond				0,00	7.235,00	6.587,00		2.000,00	5.426,50	2.000,00	1.950,00	0,00	13.151,00	19.205,50	21.525,50	30.800,50	22.091,00	24.222,00	38.929,00	195.123,00
New York					4.046,00		0,00	0,00	10.508,50	845,00	0,00	0,00	0,00	11.677,75	14.199,50	8.255,00	8.803,00	5.024,00	1.690,00	65.048,75
Filadélfia						750,00	0,00	0,00		700,00	0,00	0,00	0,00	3.529,00	5.365,00	1.510,00	1.470,00	4.000,00	6.420,00	23.744,00
Norfolk							2.508,00	1.970,00	4.500,00							0,00		1.329,00	2.400,00	12.707,00
New Orleans					2.001,00				325,00		1.148,00	0,00	1.500,00		700,00			2.399,00	2.520,00	10.593,00
Boston													0,00	800,00	500,00	3.521,00		2.000,50		6.821,50
Bahia					0,00								1.185,00	456,00					2.600,00	4.241,00
Pernambuco											0,00	0,00	630,00	501,00				786,00		1.917,00
Wellington																928,00				928,00
Total Geral	0,00	0,00	0,00	0,00	18.600,00	12.696,00	2.508,00	7.115,00	38.998,50	17.506,50	3.098,00	0,00	32.269,50	66.570,50	56.086,50	69.063,50	52.480,00	73.903,00	97.680,00	548.575,00

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro: 1827-1848*

Atenção: os anos 1828, 1829, 1830, 1833 e 1841 apresentam o índice “0,0” porque as quantias de farinha não estavam especificadas nos carregamentos do produto nesses anos.

O intervalo de tempo entre a primeira estada de William Wright na Corte imperial, ainda nos anos 1820, e a mudança de composição da empresa Maxwell Wright & Comp., em 1849, constitui uma época muito tumultuada na vida política nacional. O trajeto de conformação do Brasil enquanto um estado centralizado abrigou inúmeras e delicadas conjunturas políticas, desde o complicado processo de consolidação da Independência entre 1822 e 1825, com o seu reconhecimento por Inglaterra e Portugal em 1825, passando pela abdicação do Primeiro Imperador, pela conturbada Regência e pelo Golpe da Maioridade em 1840, até a vitória das tropas imperiais sobre a Praieira em 1848.

A trajetória da Maxwell Wright & comp. está imersa nas várias fases desse processo de consolidação do Estado Imperial. O que aparentemente poderia ser uma conjuntura desfavorável aos negócios, se mostrou fértil em possibilidades, basicamente em virtude do desenvolvimento da economia cafeeira e processos correlatos de expansão da escravaria e da lavoura no Vale do Paraíba, bem como a consolidação mundial do café enquanto uma mercadoria de *massa*. Ou seja, o salto das exportações da empresa entre 1838 e 1848 tem evidente relação com o desenvolvimento da produção do Vale do Paraíba, o aumento do consumo do produto nos mercados norte-americanos e o crescimento geral das exportações brasileiras no período. Se qualquer objeto de estudo pode ser apreciado no âmbito da *microanálise*, não se pode esquecer que essa trajetória se inseria no *mesmo universo* desses processos mais gerais. Como nos ensina Eric Hobsbawm,

*não há nada de novo em preferir olhar o mundo por meio de um microscópio em lugar de um telescópio. Na medida em que aceitamos que estamos estudando o mesmo cosmo, a escolha entre o micro e o macrocosmo é uma questão de selecionar a técnica [ou método] apropriada.*¹⁹⁰

Ao mesmo tempo, são os negócios de empresas como a Maxwell Wright & Comp. que contribuem decisivamente para alavancar as exportações do café brasileiro até meados do século XIX e assim possibilitarem o próprio realizar da expansão cafeeira nestas terras tropicais. A análise da principal atividade econômica dessa empresa permite desnudar expressivos laços muitas vezes desconhecidos entre regiões

¹⁹⁰ HOBBSAWM, op. cit., p. 206. Grifo meu. Nessa passagem, Hobsbawm se refere especificamente à Lawrence Stone no contexto do debate sobre a “volta da narrativa”, dos eventos e indivíduos, na virada dos anos 1970 para 1980.

da República dos Estados Unidos da América e o Império do Brasil, especialmente do espaço da província e Corte do Rio de Janeiro.

Enfim, se os circuitos do café e da farinha de trigo se imbricavam, a análise das conexões entre Rio de Janeiro, nóculo fundamental da economia do café, e certos portos estadunidenses, notadamente Richmond e Baltimore, revelam, no entendimento de Carlos Valencia Villa,

*un vínculo mucho más estrecho, íntimo y fundamental: la esclavitud, pues la harina y el café que se consumía en las calles de las dos ciudades había sido producido por cautivos. Las dos ciudades eran modernas, hasta el punto de sólo haber crecido en el siglo XIX jalonadas por la misma modernidad que incluía la esclavitud que las había catapultado*¹⁹¹.

¹⁹¹ VILLA, op. cit. 2012a., p. 24. Ver también: TOMICH, op. cit. 2011; MARQUESE, op. cit., 2013b.

Capítulo 2: Um mosaico de atividades mercantis

“não é por acaso que, em todos os países do mundo, um grupo de grandes negociantes se destaca nitidamente da massa dos comerciantes, e que esse grupo é, por uma parte, muito reduzido e, por outra, está sempre ligado – entre outras atividades – ao comércio a distância.”

Fernand Braudel em A dinâmica do capitalismo

“A carne mais barata do mercado é a carne negra”

Seu Jorge, Marcelo Yuca e Wilson Capellette

Em agosto de 1844, a conhecida empresa organizadora de leilões Samuel Southam e comp. realizava “em casa dos Srs. Maxwell Wright e comp., rua da Praia n. 14” a seguinte venda

*de um sortimento de fazendas americanas, uma porção de charutos de Havana, de muito superior qualidade, 7 burras de ferro batido, (prova de fogo), com fechaduras de patente, feitas pelos celebres fabricantes Scott, dos Estados-Unidos e outros muitos diversos artigos.*¹⁹²

Poucos anos depois, a mesma leiloeira anunciava “uma vaca americana, excelente leiteira vinda pela galera *Courier*, de New-Yorck”¹⁹³, e fretada pela Maxwell.

A análise desse tipo de documentação pode revelar inúmeras facetas da sociedade imperial, aspectos da cultura material, hábitos, práticas, espaços de sociabilidade etc., mas também negócios e atividades econômicas em geral. Esse fértil terreno foi primeiramente semeado por Gilberto Freyre¹⁹⁴. Desde os tempos de redação

¹⁹² “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 6/08/1844, p. 3. Burra era uma “caixa com muita chapa de ferro, & com várias, & fortes fechaduras em que se guarda o dinheiro”; p. 212 do “Vocabulário português e latino”, por Rafael Bluteau; disponível em: <http://books.google.com.br/books?id=SUIkCGif57IC&pg=PA212&dq=burra+de+ferro&hl=pt-BR&sa=X&ei=GWvyUpzJMZPpkOe5tYHIDA&ved=0CDUO6AEwAA#v=onepage&q=burra%20de%20ferro&f=false>. Acesso em 4/02/2014.

¹⁹³ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 10/12/1847, p. 3.

¹⁹⁴ FREYRE, Gilberto. *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*. 4ª edição revista. São Paulo: Global Editora, 2010.

de *Casa Grande e Senzala*, o sociólogo e historiador pernambucano já destrinchava e valorizava essas renegadas fontes, ao ponto de sua definição como uma *anunciologia*¹⁹⁵.

Publicações como essas eram impressas aos montes nos periódicos cariocas e brasileiros de meados do século XIX. Juntos com os registros de “manifestos” de embarcações e do “movimento do porto”, esses anúncios compõem a base documental dessa dissertação. Se essa *anunciologia* pode revelar aspectos qualitativos interessantes dos negócios e práticas da Maxwell Wright & comp., para além das dinâmicas quantitativas do circuito café-farinha de trigo analisado no capítulo primeiro, há que trabalhá-la com cuidado e moderação. A observação de anúncios como o de introdução deste capítulo estampados em destaque nos jornais da época pode conduzir à interpretação de que significavam grandes negócios da empresa, o que não é verdade. A mesma fôrma jornalística de anúncio de vendas, arrematações e leilões abriga uma imensa diversidade de práticas sócio-comerciais, bem como trocas de distinta natureza¹⁹⁶. Se a entrada de charutos para a empresa foi mais do que eventual, sua comercialização se dava num circuito muito restrito, quicá de luxo, até pela pouca quantidade transportada.

No intuito de promover comparações, generalizações e análises mais apuradas, há de se separar, dentro dos negócios da empresa, os elementos recorrentes dos casuais, como ensina Eulália Lobo¹⁹⁷. Às vezes, ao mesmo tempo, o específico torna-se interessante pela sua própria singularidade, exigindo problematização e aprofundamento. Ciente de que as análises qualitativas dos negócios devem estar

¹⁹⁵ O texto é de meados dos anos 1930 e seu subtítulo era “Tentativa de interpretação antropológica, através de anúncios de jornais brasileiros do século XIX, de características de personalidade e de formas de corpo de negros ou mestiços, fugidos ou expostos à venda, como escravos, no Brasil do século passado”. Nas palavras de Freyre, “o anúncio, desde o seu aparecimento em jornal, começou a ser história social e até, antropologia cultural, da mais exata, da mais idônea, da mais confiável.” Ibid., p. 21. Essa *anunciologia* brasileira afirmava “um novo tipo de documentação social já cientificamente antropocultural ou sociológico. E, no setor da cultura, um dos brasileirismos mais valiosamente úteis a estudos de impactos de inovações ou importações de várias espécies – vestuário sapato, penteado, móvel, transporte, higiene, livro, arte – sobre uma sociedade do tipo da brasileira: em grande parte situada em espaço tropical sem pretender, por essa sua situação, deseuropeizar-se nos seus estilos civilizados de vida. Procurando, quanto possível, harmonizar sua tropicalidade com a civilidade representada por usos e requintes que a conservassem presa a origens e atualidades europeias.” Ibid., p. 22.

¹⁹⁶ POLANYI, Karl. “La economía como actividad instucionalizada”. In: POLANYI, Karl; ARENSBERG, Conrad M. & PEARSON, Harry W. (org.). *Comercio y Mercado en los Imperios Antiguos*. trad. de Alberto Nicolás. Barcelona: Editorial Labor, 1976, p. 311-315; POLANYI, Karl. *A subsistência do homem e ensaios correlatos*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. p. 49.

¹⁹⁷ LOBO, Eulália L. “História Empresarial”. In: CARDOSO, Ciro F. S. & VAINFAS, R. (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1997.

interligadas às quantificações¹⁹⁸, trata-se, portanto, de conciliar procedimentos, no intuito de reconstituir um quadro geral das atividades da empresa.

2.1) A pesca e seus derivados

Menos importante do que o comércio de café ou da farinha, as atividades pesqueiras e a comercialização de seus derivados não deixaram de consumir boa parte dos investimentos da Maxwell, Wright e Co. Pouco comentado nos periódicos da época e quase esquecido da historiografia, esses empreendimentos formavam uma média de 16% (ou 290¹⁹⁹) das viagens realizadas pela firma em todo o período estudado. Se eliminarmos os anos de oscilação, temos uma média ainda maior, 17,7%, de 1835 a 1848. O maior índice do período se dá em 1835 (31,6%) e 1844 (27,2%), ao passo que não há registros para os anos de 1827, 1830, 1832 e 1834.

Basicamente, existiam duas dinâmicas: 1) importações ou exportações de azeite de peixe, molhos de barbatanas e outros derivados das baleias, oriundos de portos do Atlântico Sul, Patagônia, Malvinas (Falkland) ou do Pacífico, principalmente Nova Zelândia; 2) saídas e entradas dos navios pesqueiros (baleeiras) para o “Mar do Pacífico Sul”, Malvinas ou simplesmente indicando “Pesca”.²⁰⁰

A atividade da pesca da baleia fora um notável ramo da economia colonial brasileira, principalmente pela utilização do “toicinho das baleias” na iluminação pública e privada, para construções em geral e para o comércio europeu de vestuário.²⁰¹ Desconhecemos estudos recentes sobre a pesca ou comércio de seus derivados no Brasil do século XIX, especialmente do pós-independência²⁰². Em artigo de 1973, Miriam

¹⁹⁸ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. vol. 1. p. 4.

¹⁹⁹ Esse número é composto por 287 viagens consignadas à Maxwell, Wright & Co. mais três à “José Maxwell e filho” sobre quem falei no capítulo 3.

²⁰⁰ Encontramos ainda um despacho de “baleeira americana” para “Maurícia” - Ilhas Maurício – no Oceano Índico. “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 11/03/1838, p. 2.

²⁰¹ ELLIS, Miriam, “Escravos e assalariados na antiga pesca da baleia”. In: PAULA, Eurípides Simões de (org.). *Trabalho livre e Trabalho escravo*. Anais do VI Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Vol.1. São Paulo, 1973. p. 308, 309. Sobre os contratadores no período colonial, inclusive da pesca da baleia: ELLIS, Myriam. “Comerciantes e contratadores do passado colonial”. In: *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, USP. São Paulo, 1982. p. 97-122.

²⁰² Para os séculos XVII e XVIII, novos trabalhos aprofundaram o trabalho pioneiro de Ellis. Cf. PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da Corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade dos*

Ellis caracterizava o que seria a exploração por um consórcio de comerciantes da indústria baleeira no “litoral meridional brasileiro”, durante a segunda década do oitocentos:

*a arrendar os entrepostos ali existentes desde o século anterior, investir capitais para reerguê-los do abatimento em que se encontravam e fornecer azeite de peixe ao povo, as luzes dos corpos de guardas, à Iluminação pública da cidade do Rio de Janeiro e repartições oficiais, ao arsenal de Marinha e à fabricação de embarcações de Sua Majestade.*²⁰³

Embora caracterize as atividades de armadores brasileiros sob regime monopolista, num período anterior ao da Maxwell, dificilmente as utilidades práticas do azeite de peixe e das barbatanas de baleia mudaram de modo significativo até meados do século XIX.

Em finais do ano de 1829, a Maxwell, Wright e Co. vendia o azeite de duas formas. Os interessados poderiam passar na residência da empresa “rua detraz do Hospício nº. 32” para obter “azeite de peixe da melhor qualidade, em cascos de diversos tamanhos pelo preço diminuto de 650 rs. por medida.” Ou ainda, poderiam arrematar “30 barris de azeite para luzes” num leilão no Trapiche da Cidade, juntamente com “60 pipas de vinho madeira, (...) [e] huma porção de carne de porco e de vacca, peixe salgado, e huma grande porção de bolacha fina, e groça”²⁰⁴, no esquema de venda de alimentos em atacado via leilão muito praticado pela firma.

Uma das razões apontadas por Ellis para o fracasso das armações monopolistas e suas feitorias baleeiras meridionais do Brasil era a “desenfreada concorrência de ingleses e norte-americanos no Atlântico sul”²⁰⁵. Concorrência estrangeira, conjugada a baixas “safras” e conseqüente diminuta produção seriam as causas da constante importação do azeite de peixe estrangeiro a partir de 1817. A crise desse negócio, acentuada pelo tratado de 1810, teria levado o Estado a encampar o contrato da Real Pescaria de Baleias em 1825, constituindo segundo a autora, “fim da indústria baleeira do Brasil meridional”²⁰⁶.

A contabilização dos negócios da Maxwell, Wright e Co. atesta a continuidade desse comércio nos anos 1830 e 1840, ao menos em mãos estrangeiras. Embora as

setecentos. Niterói, 2009. Tese de Doutorado em Economia Política e História Econômica. UFF. PPGE; DIAS, Camila Baptista. *A Pesca da Baleia no Brasil Colonial: Contrato e Contratadores do Rio de Janeiro no século XVII*. Niterói, 2010. Dissertação de Mestrado em História. UFF. PPGH.

²⁰³ ELLIS, op. cit., 1973. p. 314.

²⁰⁴ “Vendas”, *Jornal do Commercio* 30/4/1829, p. 2; “Leilões”, *Jornal do Commercio* 6/7/1829, p. 1.

²⁰⁵ ELLIS, op. cit., 1973. p. 314, 316.

²⁰⁶ *Ibid.*, p. 316.

fontes poucas vezes indiquem a carga de azeite transportada, vale constatar a título de exemplo a entrada de “44 cascos com 9,757 medidas de azeite de peixe” em setembro de 1838 e “169 cascos de diversos tamanhos, com 28,702 camadas de azeite de peixe” e “51 molhos de barba de baleia” em fevereiro de 1839, no porto carioca²⁰⁷. No que tange às exportações, havia a possibilidade de se conjugar o comércio de derivados com outros itens, como no envio de “49 cascos de azeite de peixe, e 77 molhos de barbatanas” à Nova Iorque em abril de 1838, juntamente com mais de quatro mil sacas de café.²⁰⁸

As viagens computadas apresentavam uma ampla variedade de situações, desde uma “entrada forçada” por avaria no mastro e “entrada para refrescar” (ou “fazer aguada”, ou seja, meter água no navio)²⁰⁹, até “saída à pesca”. Os 290 casos registrados abrangem desde a entrada do patacho *Medina* no porto carioca depois de quatro dias no mar para a “pesca”, até a viagem de 37 meses da galera americana *Magnolia* com 33 tripulantes e 400 de tonelagem²¹⁰. Há ainda os dois registros “mais curtos”, o do iate americano *Catharine* com dois dias de viagem desde Santos e a galera *Joseph Maxwell* vinda de Angra em um dia²¹¹. Todas as quatro entradas traziam azeite de peixe sem indicar o volume da carga. O conjunto total das viagens apresenta a média de 22,6 tripulantes na equipe, sendo o mínimo de 5 e o máximo de 36. O valor mais frequente nesses números (moda) é 21, enquanto o número central do conjunto (mediana) é 23²¹².

No “Suplemento” do *Almanak Laemmert* para o ano de 1846, há um artigo interessante sobre o “armamento de baleeiro”. Assim se inicia,

²⁰⁷ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 17/09/1838, p. 3; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/2/1839, p. 3.

²⁰⁸ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/04/1838, p. 2.

²⁰⁹ VIEIRA, Dr. Francisco Domingos. *Grande dicionário portuguez ou Thesouro da lingua portugueza*. Terceiro volume. Porto: Editores, Ernesto Chardron e Bartholomeu H de Moraes, 1878. p. 614

²¹⁰ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 2/10/1839, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 19/08/1848, p. 4.

²¹¹ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/9/1846, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 30/08/1847, p. 4.

²¹² **Moda** — define-se como sendo o valor que surge com mais frequência se os dados são discretos, ou, o intervalo de classe com maior frequência se os dados são contínuos. Assim, da representação gráfica dos dados, obtém-se imediatamente o valor que representa a moda ou a classe modal. Essa medida é especialmente útil para reduzir a informação de um conjunto de dados qualitativos. **Mediana** é a medida de localização do centro da distribuição dos dados, definida do seguinte modo: ordenados os elementos da amostra, a mediana é o valor (pertencente ou não à amostra) que a divide ao meio, isto é, 50% dos elementos da amostra são menores ou iguais à mediana e os outros 50% são maiores ou iguais à mediana. Informações extraídas do site: <<http://www.somatematica.com.br/estat/basica/pagina6.php>>. Acesso em: 29/01/2014. Se fizermos os mesmos procedimentos com as exportações de café, a título de exemplo, temos a média aproximada de 11,21 embarcados (mínimo de 5 e máximo de 29), com 11 de mediana e 10 de moda.

*A tripulação de um navio de pesca das balêas compõe-se geralmente de 33 homens, a saber: Um 1º capitão ou de pesca, um 2º capitão ou da derrota, um 1º, 2º, 3º piloto, um cirurgião, quatro arpoadores, um cozinheiro, um carpinteiro, um tanoeiro, dezoito marinheiros e dous grumetes.*²¹³

Para o final do período colonial, sabe-se que escravos trabalhavam nas feitorias baleeiras e quase nenhum nas embarcações. Segundo Ellis, os ganhos dos jornaleiros embarcados podiam variar de acordo com o número de baleias capturadas. Contudo, essas são algumas informações sobre mundo colonial português, do início dos oitocentos²¹⁴. Algumas pesquisas no campo da História Ambiental têm destacado temas como a pesca, o que não exclui a necessidade de se ampliarem as pesquisas, pois abririam importantes caminhos sobre essa atividade, seus circuitos geográficos e formas de acumulação²¹⁵.

Ainda no referido artigo do *Almanak*, a pista é de que “a terça parte sobre o produto da pesca é que pertence à tripulação, e que fica repartida entre todos, desde o capitão até o grumete, conforme as condições estipuladas com o armador. O cirurgião só recebe salário fixo”²¹⁶. Infelizmente, não possuímos qualquer informação sobre a composição detalhada das tripulações que de alguma forma trabalhavam para a Maxwell Wright & comp. Aliás, esse é um lamento geral: a ausência de qualquer informação mais substancial sobre as relações de trabalho seja nos navios, seja na própria sede da empresa na Corte.

Ao separar somente os registros das maiores expedições pesqueiras, ou seja, aquelas com mais de 115 dias no mar, temos um total de 48 viagens consignadas à Maxwell Wright & comp., entre 1835 e 1848. Permaneciam em média quase 14 meses em ação (414,48 dias), sendo onze meses e meio (345 dias) de mediana e oito meses (240 dias) de moda. A média da tripulação não variava muito do conjunto geral da pesca, era de 22,7, com 22 de mediana e 21 de moda.

Se “ordinariamente embarca-se se provisão para 18 mezes, que importa, mais ou menos, em 6 contos de réis”, sem falar que do “armamento do navio, com todos os

²¹³ “Suplemento”, *Almanak Laemmert para o anno de 1846*, p. 43.

²¹⁴ ELLIS, op. cit., 1973. p. 318, 319, 321.

²¹⁵ Segundo João Rafael M. de Oliveira, “devido aos riscos que envolviam a atividade de “caça” às baleias, e como os escravos eram investimentos de capitais, eles ficavam com os serviços em terra firme, não menos desgastantes. Desse modo, aos escravos eram reservavam-se desde a remoção e retalhamento das baleias até o beneficiamento final de seus produtos”. OLIVEIRA, João Rafael M. de. “A pesca e os pescadores: recursos naturais conflitos sociais”. In: MARTINEZ, Paulo (org.). *História ambiental paulista: temas, fontes, métodos*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2007. p. 126.

²¹⁶ “Suplemento”, *Almanak Laemmert para o anno de 1846*, p. 43.

arranjos para a pesca, em 25 contos de réis aproximadamente”²¹⁷, pode-se imaginar a magnitude desses gastos. Sem almejar a precisão real do cálculo como dado de realidade, esses 31 contos multiplicados pelas 48 expedições levaria a um montante significativo de 1488 contos de réis.

Se ao menos no Brasil o azeite de peixe era certamente utilizado na iluminação pública e no ramo da construção, também era exportado para os EUA. Ao menos 34 embarcações carregaram essa mercadoria para os portos norte-americanos de New Bedford, Fair-Haven e Sag-Harbour. As duas primeiras localidades estão situadas no Condado de Bristol, Massachusetts, e são eminentes regiões baleeiras dos EUA. New Bedford foi talvez uma das “capitais baleeiras mundiais” durante o século XIX e hoje abriga o *New Bedford Whaling Museum*²¹⁸. Já Sag-Harbour está localizada no estado de Nova Iorque. Esses três portos ficam entre Boston e a cidade de Nova Iorque, assim como outros portos de destino do azeite comercializado pela empresa, Stonington e New London.

Em ao menos uma viagem, a Maxwell Wright & comp. contratou os serviços da companhia pesqueira da família Grinnell, importante agente dessa atividade em New Bedford. Possivelmente tratava-se da Grinnell, Minturn & Company, que contava com a participação de Robert Bowne Minturn (1805-1866) além de Henry Grinnell (1799-1874) e Moses Hicks Grinnell (1803-1877)²¹⁹. Em novembro de 1845, a barca *Barclay*

²¹⁷ “Suplemento”, *Almanak Laemmert para o anno de 1846*, p. 43.

²¹⁸ <<http://www.newbedford-ma.gov/Tourism/Welcomes/WelcomePortugal.htm>> Acesso em: 29/01/2014; ver também: <<http://www.whalingmuseum.org/explore/library/maps-charts>>

²¹⁹ “*Cornelius Grinnell (1758-1850), the progenitor of the Grinnell family of New Bedford, Massachusetts, was a prominent New Bedford whaling captain and merchant. His son, Joseph Grinnell (1788-1885), began as a clerk for his father in New Bedford and by 1810 had started his own commission merchant firm, known as Fish & Grinnell, in New York City, N.Y., in partnership with Preserved Fish (1766-1846). Initially concerned with handling the oil and candle business of New Bedford merchants, the firm later branched out into other lines including packet ships to London and Liverpool, England. Upon Fish's retirement from the firm in 1825, Joseph Grinnell's brothers, Henry Grinnell (1799-1874) and Moses Hicks Grinnell (1803-1877), joined the company under the name of Fish, Grinnell & Company. The firm was reorganized again in 1832 when Joseph Grinnell retired and Robert Bowne Minturn (1805-1866), Henry Grinnell's brother-in-law, joined as a partner in Grinnell, Minturn & Company. The company then expanded into general shipping to Latin America, Cuba, China, and England. Joseph returned to New Bedford to begin his own shipping business. Another son of Cornelius Grinnell, Cornelius Grinnell Jr. (1786-1830), learned the commission business in New York but returned to New Bedford to raise sheep. His son, Lawrence Grinnell (1811-1893), entered business as a clerk in the offices of Fish & Grinnell. He, too, returned to New Bedford where he opened a sperm oil and candle factory, later entering the insurance business.*” <<http://www.whalingmuseum.org/explore/library/finding-aids/mss50>> Acesso em: 01/02/2014. Não se sabe mais sobre as relações da Maxwell Wright com esses agentes, mas é curioso citar que por duas vezes a empresa freta, não para o circuito da pesca, uma embarcação chamada *Robert Bowne*. A título de exemplo, ela carrega dinheiro até Bombaim em princípios dos anos 1840, como veremos na seção 2.4. Segundo Jarnagin, a empresa da família Grinnell

saía à pesca com seus vinte e dois tripulantes, sob coordenação do capitão Grinnel. Vale ressaltar também que a galera *Joseph Maxwell* de longevos serviços pesqueiros à Maxwell (ao menos cinco viagens registradas entre 1833 e 1847) está relacionada nos balanços da família Grinnell²²⁰.

Para finalizar, não se pode esquecer das velas de espermacete, um importante derivado da pesca, cuja matéria prima era extraída do processamento das baleias²²¹. Dentre os usos do espermacete destaca-se a fabricação de ceras, lubrificantes, cosméticos, compostos contra ferrugem, além da fabricação das velas. A comercialização de ceras em geral era uma constante da empresa em todo o período estudado, enquanto que as entradas de velas de espermacete foram registradas desde 1834 até 1848. Esses navios vinham de vários portos dos Estados Unidos tais como: Baltimore, New Bedford, Nova Iorque, Filadélfia etc. No último ano do estudo, esse item era vendido na corte por 720 rs. a caixa, rua São José n. 43²²².

2.2) Construção, venda e arrendamento de embarcações

Embora aparentemente decresça de importância ao longo da década de 1830, o arrendamento e a venda de embarcações representaram uma atividade importantíssima da empresa ao menos em finais dos anos 1820. Só durante o ano de 1828, a Maxwell, Wright e Co. apresentou à venda catorze embarcações, tendo arrendado mais duas, para Santos e Nova Iorque. O ano seguinte reuniu mais seis vendas o que, somada a um fretamento para a Bahia, ainda constitui um número muito significativo.

Não foi possível descobrir os valores envolvidos nessas transações, que provavelmente eram altos. Somente no biênio de 1828 e 1829 são vendidos dez bergantins, quatro galeras, quatro escunas, um patacho e um brigue escuna²²³; dezesseis

também fornecia embarcações para exportações de café da firma Maxwell, Wright & Co. JARNAGIN, op. cit., p. 172.

²²⁰ Conferir a relação das fontes disponíveis sobre a família Grinnel em: <<http://www.whalingmuseum.org/explore/library/finding-aids/mss50>>

²²¹ Espermacete (também designado por cetina ou cetila) é uma substância cerosa de cor clara produzida nas armações de processamento das baleias cachalotes, sendo utilizada na produção de velas.

²²² “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 21/01/1848, p. 4.

²²³ Os navios eram todos veleiros. Segue uma pequena descrição de cada tipo. *Barca*: embarcação à vela com três mastros de gurupé. *Bergantim*: de dois a três mastros de gurupé (mastro inclinado à proa, quase

de nacionalidade americana, três brasileiras e uma outra não identificada²²⁴. A título de exemplo, temos a “muito boa e veleira Galera Americana Maro, de lote de 315 toneladas” que foi leiloada por Carlos Cannel e a Maxwell Wright “com todos os seus pertences a bordo, incluindo os utensílios para a pesca de baleia, e que se hade vender infallivelmente por conta dos signadores”. A dita embarcação esperava os interessados na sua compra atrás da Ilha das Cobras.²²⁵

É muito difícil precisar o desenvolvimento dessa atividade uma vez que as seções de “Notícias Marítimas”, fontes dos anúncios de embarcações em periódicos como *Jornal do Commercio* ou *Diário do Rio de Janeiro*, diminuíram de tamanho ao longo dos anos. Talvez isso explique a ausência de registros dessa atividade em boa parte da década de 1830 e 1840. Nos anos de 1831, 1838 e 1839, a Maxwell, Wright e Co. divulgou a venda de apenas uma embarcação em cada ano, e em 1830 fretou dois navios, um à Valparaíso e Lima, outro à Montevidéu e Buenos Aires. Estes dois últimos possivelmente incluíam, além dos produtos exportados, o transporte de pessoas. O anúncio para “*hir de passagem*” era comum nas entradas e saídas da empresa²²⁶, bem como o transporte de passageiros brasileiros e estrangeiros. Com certeza o cargo consular de William Wright e os contatos advindos dessa posição tenham facilitado esse tipo de atividade, principalmente na obtenção das documentações.

Nos anos 1840, a casa leiloeira Samuel Southam e comp. organizou ao menos dois leilões de embarcações da Maxwell. Em 1847, foi o caso da “linda e mui valeira barca americana Ceres, de 180 tonelladas, forrada e pregada de cobre, com todo o

na horizontal); embarcação comercial e uso de velas latinas. *Brigue*: navio de casco fino e dois mastros de gurupé com bujarrona (espécie de vela latina triangular que se prende à proa); velas de entremastro triangulares e vela quadrangular no mastro de ré; utilizada no comércio ou no campo militar, podendo adaptar canhões. *Escuna*: pequeno veleiro de casco de madeira com dois mastros; muito utilizada na cabotagem, pesca e atividade militar. *Patacho*: embarcação de dois mastros, utilizada no transporte de pequenas cargas e reconhecimento. *Galera*: propulsão a remo e vela, geralmente uma embarcação com maior tonelagem e tripulação. Para uma tipologia dos navios, ver: <<http://www.naufragiosdobrasil.com.br/guiaembarcacoes.htm>>; <http://brasilmergulho.com/port/naufragios/descricao/index.shtml>. Acesso em: 2/02/2014.

²²⁴ Seus nomes eram: *Heroína, Atlas, Seaman, Lucinda, Collossus, Hannah Elisabeth, Hunter, Nancy, Hesperus, Eugenie, Elisabeth, Lion, Peregrino, União Feliz, Maro, Corporal Trim, Bolivar, Pactolus, Orion*.

²²⁵ “Leilões”, *Jornal do Commercio* 21/01/1829. p. 3.

²²⁶ “Notícias Marítimas”, *Jornal do Commercio* 7/1/1828, p. 2: “Para Santos. O brigue nacional União Felis sahirá no primeiro comboi; quem nelle quizer carregar, ou hir de passagem, procure na rua detraz do Hospício n. 32.”; *Noticias Marítimas, Jornal do Commercio* 13/2/29, p. 2: “Para Bahia. Para passageiros somente o veleiro Bergantim Americano JULIA, Capitão Charles Crocker, sahirá para o dito porto Domingo 15 do corrente, e tem excellentes arranjos para passageiros; quem quizer hir de passagem dirija-se a Maxwell Wonght [Wright].”

velame, sobrecellentes, maçames, cascaria, utensílios de pescaria, botes, etc.” Uma vez que todos os navios apareciam como “consignados” à Maxwell Wright, fica difícil precisar a propriedade dos navios. Nesse caso, a *Ceres* já fora ‘fretada’ à firma anteriormente e estava “fundeada defronte do trapiche da cidade”²²⁷, ou seja, sob domínio da Maxwell. Anos antes, a barca americana *Santa Eleda* era também vendida em termos análogos²²⁸ à *Ceres*.

Como veremos no capítulo três, Joseph Maxwell e seu filho eram donos do famoso Trapiche da Cidade (próximo a atual Praça XV) logo ao lado do endereço da firma a partir de 1838, Praia do Peixe nº. 14. Embora a confirmação da propriedade das embarcações pela empresa seja complicada, José Maxwell Junior era proprietário exclusivo de ao menos três “Embarcações Nacionaes de Cabotagem e longo curso”: barca *Maria*, patachos *Fluminense* e *Pinto*²²⁹. Entre 1842 e 1844, a barca *Maria* realizou cinco viagens a *José Maxwell Filho*: três expedições pesqueiras mais duas exportações de “gêneros” a Pernambuco e Santos²³⁰.

É quase certo que a Maxwell, Wright e Co. desenvolvesse algum empreendimento de construção naval no dito trapiche. Além da volumosa venda de embarcações, ao longo de toda a década de 1830 e 1840 a empresa recebe significativos carregamentos dos mais variados tipos de madeiras, desde Portland e Portsmouth, regiões portuárias ao sul de Boston, mas principalmente da Filadélfia. Muitas vezes os anúncios indicam, por exemplo, “tábuas de pinho” ou madeiras “para mastros”. Em 5 de dezembro de 1834 a empresa recebia além dos “20 barris com pregos”, cerca de “3.525 taboas de pinho”²³¹.

Eram muito comuns também os leilões de “algodões americanos” vindos de Boston ou Baltimore, que incluíam tecidos dos mais variados tipos, mas também

²²⁷ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/09/1847, p. 3.

²²⁸ “Samuel Southam e comp farão leilão hoje sexta feira, no trapiche da cidade, às 10 e meia em ponto, da linda e mui veleira barca americana Santa Elena, de 280 tonelladas, pregada e forrada de cobre muito grosso, com todos os pertences, em um ou mais lotes, conforme a vontade dos compradores. Achase atracado ao trapiche da cidade.” “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 2/06/1843, p. 3.

²²⁹ *Almanak Laemmert para o anno de 1845*, p. 271, 276, 277.

²³⁰ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 19/01/1842, p. 3; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/05/1843, p. 3; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 3/06/1844, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 8/08/1844, p. 3; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 11/11/1844, p. 3.

²³¹ “Telegrapho”, *Jornal do Commercio* 10/10/1827, p. 4; *Jornal do Commercio* 01/12/1834, p. 3; “Telegrapho”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/01/1835, p. 4. Além disso, a empresa constantemente recebia as baleeiras para reparos. Outro recebimento de madeira nesses termos: “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/01/1839, p. 2; caso do bergantim *Navarre* vindo da Filadélfia.

matérias-primas para velas como a entrada de “fio de vella”, ou de “huma porção de velame de navio”²³².

Essa importação de madeiras provavelmente relacionadas à construção desses navios foi uma constante durante todo o período estudado. Com exceção dos anos entre 1830 e 1833, nos quais não há registros desse comércio, em todos os outros há entradas de “madeiras”, “taboado”, “tábos de pinho”, “vergõteas”, “remos”, etc. Além de Filadélfia e Boston e outros portos norte-americanos como Nova Iorque, Baltimore e Richmond, essas madeiras vinham também da Suécia. Em 1848, duas embarcações vinham de Estocolmo e Gotemburgo, a primeira com “2412 taboados de pinho” mais “682 barras de ferros”, enquanto a segunda trazia “2196 de taboado”. Vale ressaltar a carga do brigue americano *Sarah*, vindo de Bangor, Maine (EUA). Após 55 dias de viagem, seu capitão Henry Mc Gilvery descarregou “126637 pés de pinho, 5249 pés de remos, 4 mastros e 26 vergõteas”²³³ em consignação da Maxwell Wrigh & Comp. Não se tratava de um negócio eventual. Em 1848, a empresa receberá mais de 150 mil pés de pinho em somente duas embarcações, enquanto que o brigue americano *Helen Mc Leod* trouxera 137.132 pés de “taboado” em setembro de 1844²³⁴.

É possível que o incremento do comércio internacional a partir do Rio de Janeiro nos anos 1840 e o crescimento das exportações de café, dentre outros fatores, tenham estimulado a empresa a engajar suas embarcações em atividades comerciais propriamente ditas, o que teria gerado, conseqüentemente, certa diminuição na venda das mesmas.

De qualquer maneira, a análise das vendas desses navios revela um lucrativo ramo de negócios, principalmente se essa atividade se entrelaçar com o pungente comércio negreiro. Nessa interseção, vale ressaltar a fuga do “preto cozinheiro de nome João, nação Moçambique” do bergantim *Peregrino*, cuja venda era anunciada no mesmo dia pela Maxwell Wright & Co., àquela época localizada na rua detrás do

²³² “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 02/03/1837, p. 3; “Leilões”, *Jornal do Commercio* 30/08/1828, p. 3. Outros leilões ou entradas destes produtos em “Telegrapho”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/01/1837, p. 4.

²³³ “Manifesto”, *Diário do Rio de Janeiro* 06/11/1847, p. 3.

²³⁴ “Manifesto”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/09/1848, p. 3; “Manifesto”, *Diário do Rio de Janeiro* 24/08/1848, p. 3,4; “Manifesto”, *Diário do Rio de Janeiro* 6/09/1844, p. 2.

Hospício n. 32²³⁵. Voltemo-nos agora às conexões entre a escravidão, o tráfico e as atividades da empresa.

2.3) Tráfico de escravos e escravidão

Em 1835, um dos bastiões políticos do *Regresso*, Bernardo Pereira de Vasconcelos, propagandeava na Câmara que a “escravidão dos africanos” era “acomodada aos nossos costumes, conveniente aos nossos interesses e incontestavelmente proveitosa aos mesmos africanos, que melhoravam de condição”; assim posto, o tráfico deveria acabar quando “não conviesse mais aos interesses públicos e particulares”²³⁶. Já em 30 de junho de 1837, menos de três meses antes do início da Regência Una do conservador Pedro de Araújo Lima (em 19 de setembro de 1837) e marco importante da escalada do movimento regressista, assim discursava o marquês de Barbacena no Senado Imperial:

*[...] Um mal, Senhores, quase sempre vem acompanhado de muitos outros; assim o horroroso crime dos importadores de escravos achou apoio da parte dos nossos lavradores, que, comprando a princípio os escravos, que supunham ladinos, porque falavam mais ou menos português, e tirando grandes proveitos deste recrutamento, pelo alto e constante preço de nossos gêneros, principalmente do Café, não duvidaram depois comprar quantos apareciam ladinos ou novos, seduzidos pelo irresistível desejo, natural em todos, de conservar e aumentara própria fortuna. Entretanto qual não pode vir a ser o funesto resultado desta infração da Lei? A Assembleia Geral Legislativa que, com tanta previsão política, soube ocupar-se da cessação do tráfico da escravatura, saberá agora, com igual previsão benéfica, ocupar-se da sorte dos lavradores.*²³⁷

Como vimos no capítulo um, ambos os discursos se inserem num contexto de intensificação do tráfico de escravos, após a lei de 1831 que abolia esse comércio no país. Suas palavras faziam parte daquilo que Tâmis Parron bem classificou como *política do contrabando negreiro*. A fala de Barbacena vai ainda mais longe ao propor a revogação da própria lei de 1831, aquela que ele fora o principal articulador e propositor. Na conjuntura de finais dos anos 1830, ele defendia o perdão dos lavradores que haviam comprado cativos após a votação da dita regulamentação de 1831. O projeto é criticado, discutido e aprovado no Senado, fato celebrado pela Câmara de Valença, um

²³⁵ *Jornal do Commercio* 22/11/1828, p. 3, 4.

²³⁶ *Apud*: PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826/1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 137, 138.

²³⁷ *Apud*: CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume do Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p. 73, 74.

dos núcleos do Vale do Paraíba cafeeiro, que chega a enviar felicitações ao Senado²³⁸. Contudo, o texto emperra em discussões na Câmara dos Deputados e acaba não indo para frente²³⁹.

Para além da duvidosa justificativa de Barbacena, alegando o desconhecimento sobre a condição dos africanos por parte dos lavradores-compradores, ambas as falas indicam que a lei de 1831 era vista por alguns como contrária aos costumes e interesses dos próprios senhores. “Seduzidos pelo irresistível desejo, natural em todos de conservar e aumentara própria fortuna”, esse pensamento representava um liberalismo como *vontade de autonomia do cidadão-proprietário*, aquele que possuía o direito *inalienável* de comerciar, inclusive o “direito individual à propriedade de homens”, o que foi no Brasil, até meados dos oitocentos, uma ideologia “cúmplice do tráfico e da escravidão”.²⁴⁰

Isso não era exclusividade do caso brasileiro. Também no sul dos EUA, aquela região que se desenvolvia sobre a cultura do algodão produzido por mãos escravas, houve uma proposta de reabertura do tráfico nos anos 1850. Lá e cá, áreas de *regresso oligárquico* segundo expressão de Alfredo Bosi, “a liberdade, sem mediações, do capital exigia a total sujeição do trabalho. *It was freedom to destroy freedom*: dialética do liberalismo no seu momento de expansão a qualquer custo.”²⁴¹

Essa leve digressão pelos discursos de dois expoentes políticos brasileiros da época visa inserir esses componentes políticos e ideológicos na apreensão das próprias atividades da Maxwell Wright & comp. Embora infelizmente não tenhamos acesso a fontes da firma sobre essas questões, os ecos desses e outros discursos, discussões e

²³⁸ CHALHOUB, op. cit., p. 76-80. Além de defender a retroatividade do seu projeto de lei, Barbacena definia o crime de tráfico somente se provada atividades no mar, ou seja, no desembarque e nas próprias embarcações negreiras. As autoridades não empreenderiam investigações em terra, nas propriedades dos cidadãos. Opositor do projeto, Teixeira Gouvêa propunha uma solução que conciliasse o direito à propriedade (escrava) com o direito à liberdade dos africanos, expressa na lei de 1831. Ibid., p. 78, 79.

²³⁹ Um dos principais motivos era o fato do projeto entrar em oposição à Convenção Internacional de 1826, assinada pelo governo imperial e pela Inglaterra, que até teria protestado contra a proposta de Barbacena. Ibid., p. 82, 83.

²⁴⁰ BOSI, Alfredo: “A escravidão entre dois liberalismos”. In: *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p. 206-207. No Brasil de “até meados do século, o discurso, ou o silêncio de todos, foi cúmplice do tráfico e da escravidão. O seu liberalismo, parcial e seletivo, não era incongruente: operava a filtragem dos significados compatíveis com a liberdade intra-oligárquica e descartava as conotações importunas, isto é, as exigências abstratas do liberalismo europeu que não se coadunassem com as particularidades da nova nação. Ibidem.

²⁴¹ Ibid., p. 209, 212. Grifo meu. Sobre as ligações entre a expansão da escravidão e a economia norte-americana seja no *Deep South* seja no próprio Norte, ver: BAPTIST, Edward E. “A Segunda Escravidão e a Primeira República Americana”. *Almanack. Guarulhos*, n.05, 1º semestre de 2013.

práticas políticas certamente reverberavam nas expectativas e negócios da empresa. Nesse sentido, vale lembrar que a tese central do trabalho de Laura Jarnagin constantemente referido nesse texto é de que os laços desenvolvidos por agentes e empresas como a Maxwell Wright possibilitaram a imigração dos confederados sulistas no pós-Guerra Civil²⁴². Contido nos EUA pelo embate político-militar, esse projeto político escravista seguramente englobava a família Wright, mas também com certeza os negócios da empresa Maxwell, Wright & Comp.

Em primeiro lugar, deve-se apreender o tráfico atlântico de escravos para o Brasil em perspectiva *ampla*, ou seja, apresentar como se formaram redes de interesses e de ganhos econômicos fundamentais à perpetuação mesmo que temporária dessa atividade ilegal no país, num contexto de repressão da marinha britânica a tal comércio. Nas palavras da historiadora Beatriz Mamigonian,

*os riscos [do tráfico], porém, eram inevitavelmente muito altos para que pequenos comerciantes se aventurassem sozinhos; o tráfico ilegal envolvia uma rede de comerciantes associados e investidores, muitas vezes incorporando capital estrangeiro. O poder da elite comerciante, que absorvia os riscos e perdas sofridos, decorrência da repressão britânica, foi o que garantiu a continuação do tráfico com tanto vigor, depois da proibição.*²⁴³

Entrelaçado ao comércio africano lícito²⁴⁴, o contrabando negreiro contava com a participação de setores sociais de África, Américas e Europa, três continentes banhados pelo Oceano Atlântico. Dos anos 1830 aos 1850, os norte-americanos foram peças fundamentais nesse lucrativo comércio, seja no financiamento das expedições²⁴⁵, seja na participação direta com tripulações e navios fabricados ou oriundos desse país, os famosos *clíperes*²⁴⁶. As praças mercantis norte-americanas como Nova Orleans,

²⁴² Ao mesmo tempo, a boa recepção e bom tratamento dos emigrados também estavam ligados a uma convergência de filosofias, ideologias, mediadas por conexões pessoais e negócios. JARNAGIN, op. cit., p. 2, 3, 14. Ainda segundo Jarnagin, a empresa, a Birkhead e o negociante Charles Nathan teriam custeado parte do transporte de alguns sulistas. Ibid., p. 143, 144.

²⁴³ MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. “A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão.” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 227. Sobre a noção de perspectiva ampla para o estudo de empresas, ver: LOBO, op. cit. 1997.

²⁴⁴ HORNE, op. cit., p. 207; TAVARES, op. cit., p. 20, 34 e 36.

²⁴⁵ TAVARES, op. cit., p. 27, 29 e 127. PARRON, op. cit., p. 169, 170. Gerard Horne explicita inumeráveis formas de financiamento, como a organização de expedições à África em forma de sociedades anônimas lideradas por negociantes do Norte dos EUA. HORNE, op. cit., p. 196-197.

²⁴⁶ GRADEN, Dale T. “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858”. *Afro-Ásia*, p. 10 e 13. HORNE, op. cit., p. 53-54. TAVARES, op. cit., p. 136. Segundo Parron, “os Estados Unidos tomaram a dianteira, chegando, provavelmente, a fornecer 50% das embarcações empregadas no transplante de africanos em 1850.” PARRON, op. cit., p. 169, 170. Ver também: JARNAGIN, op. cit., p. 22.

Boston, Baltimore e Salem eram peças fundamentais no esquema do tráfico, sendo que Nova Iorque pode ser considerada o grande centro das transações²⁴⁷.

Além dos enormes lucros provenientes desse comércio, a proibição da inspeção da marinha britânica às embarcações de bandeira norte-americana dava estímulo e proteção à empreitada escravista²⁴⁸, principalmente a partir de 1839 quando os navios das bandeiras brasileira, espanhola ou portuguesa se tornam passíveis de revistas pelos ingleses²⁴⁹. Segundo Gerard Horne, essa proteção da bandeira norte-americana era conhecida e negligenciada por muitas autoridades desse país²⁵⁰. Além disso, a marinha estadunidense apreendia poucos navios suspeitos e quase nunca condenava seriamente os traficantes.²⁵¹

Mesmo que os objetivos de seus estudos não sejam esta firma, tanto Dale Graden quanto Gerard Horne demonstram a inserção da Maxwell, Wright e Co. no comércio ilegal de escravos. O primeiro descreve as ligações obscuras entre a empresa norte-americana e o empresário John Gilmer, cônsul em Salvador nos anos 1850, no contexto do tráfico²⁵². Já o segundo, além de ressaltar os laços comerciais da firma com Manoel Pinto da Fonseca, diz que ela “facilitava o financiamento de traficantes americanos de escravos por empresários brasileiros e a venda de africanos recém-importados para as fazendas”.²⁵³ O cargo de cônsul no Rio de Janeiro exercido por William Wright garantia significativas vantagens à empresa tais como: informação privilegiada; superação dos entraves burocráticos, principalmente na concessão dos documentos norte-americanos a navios ligados ao tráfico; e conhecimento íntimo sobre a marinha mercante e sua regulamentação²⁵⁴. Nem a firma era a única norte-americana

²⁴⁷ GRADEN, op. cit., p. 9; HORNE, op. cit., p. 185 e 204. TAVARES, op. cit., p. 33, 86 e 91; BOSI, op. cit., p. 209.

²⁴⁸ GRADEN, op. cit., p. 11; HORNE, op. cit., p. 54, 56 e 209; TAVARES, op. cit., p. 88.

²⁴⁹ HORNE, op. cit., p. 56.

²⁵⁰ Ibid., p. 56, 82, 200. Sobre a convivência tanto das autoridades norte-americanas quanto de sua marinha, ver também: TAVARES, op. cit., p. 87.

²⁵¹ HORNE, op. cit. p. 54, 200, 201, 202.

²⁵² GRADEN, op. cit., p. 28-29.

²⁵³ HORNE, op. cit., p. 18-19. Ver também Ibid., p. 64, 114, 115.

²⁵⁴ Ibid., p. 49. Um indício deste “conhecimento mercantil” é a escrita do livro *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, que será trabalhado no capítulo três. Sobre esse conhecimento de certo grupo de negociantes, ou uma *ciência mercantil*, ver: BERUTE, Gabriel. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Porto Alegre, 2011. Tese de Doutorado em História. UFRGS. PPGH. p. 33.

no tráfico, nem William era o único diplomata ligado a ele, embora talvez fosse um dos mais interessados²⁵⁵.

Para Luís Henrique Dias Tavares, a permanência e até acentuação do comércio de escravos só foi possível, mesmo após sua abolição no Brasil em 1831, através de um vasto e intenso sistema de comércio internacional que abrangia não só Cuba, Brasil e Estados Unidos, mas também os países capitalistas europeus, como França, Inglaterra, etc. As casas comerciais inglesas e norte-americanas financiavam direta e indiretamente as viagens de negreiros à África. Esses empreendimentos comerciais “transnacionais” eram muito custosos em virtude da proibição, e dos consequentes gastos com subornos e riscos de detenção pela marinha britânica. Além de garantir incríveis lucros aos seus patrocinadores²⁵⁶, esse “comércio com muitos tentáculos”²⁵⁷ beneficiava vários setores da economia atlântica na primeira metade do século XIX, possibilitando o fornecimento de mão de obra escrava ao Vale do Paraíba cafeeiro.

Pela própria natureza das fontes jornalísticas, o mapeamento detalhado da participação da Maxwell, Wright e Co. no comércio ou contrabando de escravos fica um pouco prejudicado. Não registrada na contabilização das “viagens negreiras” do *Slave Voyages*, o desvendar da sua participação nesse comércio se dá através de outras sendas.

Das volumosas vendas de embarcações analisadas acima, o *Jornal do Commercio* de 11 de abril de 1828 imprimia a seguinte:

Para Vender ...

*O Bergantim Americano SEAMAN de muito boa construção forrado de cobre, e muito veleiro, de lote de 182 toneladas, He bem **adoptado para o commercio de escravatura**, e pronto para seguir viagem, quem quizer compra-lo, dirija-se Maxwell, Wright e C., n. 32 rua detraz do Hospício.*²⁵⁸

O anúncio se repete nas páginas do periódico durante o mês de abril, até a provável realização da venda em começos de maio. Como vimos no capítulo um, a conjuntura política de finais dos anos 1820 era tensa, pela própria crise do Primeiro Reinado, mas também pelas discussões e polarizações sobre o fim (ou não) do tráfico,

²⁵⁵ HORNE, op. cit., p. 48, 49.

²⁵⁶ Ibid., p. 95, 97.

²⁵⁷ GRADEN, op. cit., p. 12. Ver também PARRON, op. cit., p. 169, 170.

²⁵⁸ “Notícias Marítimas”, *Jornal do Commercio* 11/4/1828, p. 2. Grifo meu.

que seria legalmente extinto em 1831. O elevado volume de escravos traficados nesse período se relacionava com a possível e iminente extinção desse comércio²⁵⁹.

É nesse final dos anos 1820 que encontramos o primeiro registro de propriedade escrava relacionada à sede da empresa. Tratava-se do “moleque” Claudino, de 12 anos, que havia fugido da rua detrás do Hospício n. 32. Em 1847, um caso análogo se repete agora com o pardo Felipe de 20 anos. Ambos ofereciam recompensas para “quem o pegar e levar” aos respectivos endereços da firma²⁶⁰. A Maxwell Wright & Comp. empregou escravos alugados em atividades no próprio logradouro da empresa e no trapiche de sua propriedade. Foram os casos do “Pedro nação Caçange (...) [e] oficial de carpinteiro” e de um “reforçado preto de nação, próprio para todo serviço” que ganhava 800 rs. por dia de trabalho²⁶¹. Além disso, em finais de 1844 a firma solicitava o aluguel de “um escravo que entenda do serviço de uma casa, e que seja fiel”²⁶², que provavelmente seria revertido aos serviços domiciliares de algum dos integrantes da sociedade.

Salta aos olhos a presença de dois escravos “criolos”, Ignacio e Narcizo, “de Maxwell” na “Relação dos escravos existentes no calabouço à ordem de diferentes autoridades”. O anúncio indicava os dias e horários tanto da “visita” dos presos quanto das “informações e petições sobre solturas”²⁶³. É quase certo que os ditos escravos fossem de José Maxwell e trabalhassem nas suas propriedades: na “chácara em Andarahy Grande”, de onde fugira em 1839 o cozinheiro e hortelão Chrispim para as bandas das “Praias de Botafogo, e Vermelha, e também pelo Catete”²⁶⁴; ou na “estrada do Macaco n. 2”, de onde fugira “preto de nação Moçambique” Vital de “mais ou menos 40 anos”, e que possivelmente se evadira para sítios mais distantes “nas

²⁵⁹ PARRON, op. cit., p. 79.

²⁶⁰ “Escravos Fugidos”, *Jornal do Commercio* 10/06/1829, p. 3; “Escravos Fugidos”, *Diário do Rio de Janeiro* 25/10/1847, p. 4.

²⁶¹ “Escravos Fugidos”, *Diário do Rio de Janeiro* 9/02/1837, p. 4. “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 4/11/1843, p. 4. Sobre a importância das atividades dos negros para o próprio crescimento das atividades urbanas do Rio de Janeiro em meados do século ver: VILLA, Carlos Valencia. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH. p. 59.

²⁶² “Aluguéis”, *Diário do Rio de Janeiro* 30/12/1844, p. 4.

²⁶³ “Declarações”, *Diário do Rio de Janeiro* 21/11/1848, p. 3. Na íntegra: “os quaes presos podem ser vistos das 8 às 8 ½ horas da manhã, do meio dia das 2 horas e as 2 horas e às 6 da tarde. Nos domingos e dias santos de guarda em todo o dia. As solturas verificação-se das 8 às 8 ½ da manhã e do meio dia às 2 horas, sendo estas as horas designadas para as informações e petições sobre solturas dos ditos escravos. Casa de Correção, 20 de novembro de 1848. – Thomé Joaquim Torres, administrador.” Foi publicado repetidas vezes neste mesmo *Diário do Rio de Janeiro* até fins do dito ano: 28/11/1848; 20/12/1848; 28/12/1848; 6/12/1848.

²⁶⁴ “Escravos Fugidos”, *Diário do Rio de Janeiro* 11/01/1839, p. 4.

imediações de Nictheroy ou S Gonsalo”²⁶⁵. Não se pode dizer se as duas propriedades coincidem. O que se sabe, contudo, é que a José Maxwell era dono de fazenda no morro dos Macacos²⁶⁶ e de grande porção de terras no antigo Andarahy Grande, região dos atuais bairros Andaraí, Vila Isabel, Aldeia Campista e Grajaú, onde ainda há uma importante rua com o nome desta família, Rua Maxwell.

Embora não existam indícios de compras ilegais de africanos tanto da empresa quanto de algum de seus integrantes, é fundamental expor minimamente o contexto de escravização ilegal maciça das décadas de 1830 e 1840. Para além da demanda escravista do Vale, a política do contrabando negreiro e dos interesses dos negociantes e financiadores das redes internacionais do tráfico, podemos citar alguns outros aspectos interessantes: a frouxidão dos critérios de prova de propriedade escrava como a dispensa de interrogatórios, falta de investigações mais apuradas, e o subjetivo critério do conhecimento em relação à língua portuguesa; interesse em recepção das taxas sobre a propriedade escrava por parte das autoridades; a formação de uma rede de aliciamento e *sedução* dos cativos da corte²⁶⁷; etc. Trata-se de um processo definido por Chalhoub como “enraizamento da escravização ilegal no *modus operandi* do Estado imperial,”²⁶⁸ esgotado principalmente pelo incremento das pressões inglesas em finais dos anos 1840.²⁶⁹

²⁶⁵ “Escravos Fugidos”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/04/1845, p. 4.

²⁶⁶ JARNAGIN, op. cit., p. 118.

²⁶⁷ CHALHOUB, op. cit., p. 93, 96, 98, 153.

²⁶⁸ *Ibid.*, p. 108. Para esse autor, esse processo teria contribuído para a precarização da liberdade de pretos e pardos forros e livres em geral. Esse autor descreve ainda uma rede de “sedução” e captura de negros, cativos ou não, e envio dos mesmos ao Vale ou à província de Minas Gerais. Na sua busca em relacionar a escravidão brasileira ao longo do XIX ao desenvolvimento do capitalismo mundial, Rafael Marquese aponta algumas fragilidades desse novo livro “*A força da escravidão*”, como, por exemplo, o foco na Corte Imperial, sem articulá-la às demais regiões do Império e ao movimento geral do desenvolvimento geral da *segunda escravidão*. Embora considere válida a tentativa de Chalhoub, Marquese argumenta que o contexto internacional funcionaria como uma *variável externa* ao movimento geral do próprio livro. MARQUESE, op. cit., 2013b, p. 236, 237. Para o estudo da economia dos negros do Rio de Janeiro, ver: VILLA, op. cit. 2012a.

²⁶⁹ Segundo Parron, apesar da decisão do governo em agir sobre o tema a partir de 1848, “*o projeto saquarema em 1849 não era negrófago nem urgentemente antitráfico*”. Os saquaremas teriam esperado ao máximo a resolução de querelas políticas na própria Inglaterra sobre a legitimidade de ações de repressão do tráfico para poder encaminhar o viés abolicionista da lei de 1850. Assim, para esse autor a lei seria resultado basicamente do temor de uma guerra com a Inglaterra e pela livre ação política e comercial na região do Prata, ameaçada pelas ações inglesas. PARRON, op. cit., p. 236, 246. Para uma visão crítica em relação à “ação escrava” neste tocante, ver: NEEDELL, Jeffrey. *The Party of Order. The Conservatives, The State and Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831-1871*. Stanford: Stanford University Press, 2006. E para um debate, ver: SALLES, Ricardo. “Notas de um debate. Comentários sobre o texto de Jeffrey Needell Formação dos partidos políticos no Brasil da Regência à Conciliação, 1831-1857”. In: Almanack Braziliense. São Paulo, n.10, p. 48-53, nov. 2009; NEEDELL, Jeffrey. “Formação dos Partidos Brasileiros: questões de ideologia, rótulos partidários, lideranças e prática

O mapa comercial da empresa com as costas da África está exposto nas tabelas 2.1 e 2.2 abaixo. As linhas de fluxos incluíam basicamente quatro circuitos distintos: Cabo Verde, Angola, Moçambique e Cabo da Boa Esperança. Este porto do sul da África apresenta uma entrada e uma saída de expedição pesqueira; provavelmente era um porto de abastecimento ou entreposto da pesca. A ampla maioria das fontes indicava somente “lastro” ou “gêneros” para as cargas. As importações oriundas do arquipélago de Cabo Verde (São Tiago, Maio, Boa Vista, Sal) ficam bem expressas na entrada de 46 moios de sal do brigue *Emma*²⁷⁰. A terceira rota incluía o porto de Quilimane em Moçambique (África Oriental), enquanto os trânsitos com Angola incluíam os portos de Cabinda e Ambriz.

Tabela 2.1: Mapa comercial com a África por número de viagens

Ano	nº Importações	nº Exportações
1827		1
1829	2	
1834	1	
1839	3	1
1840		1
1841	1	
1842	4	4
1843	3	3
1844	3	2
1845	3	
1846	4	
<u>totais cada</u>	24	12
nº viagens		36

Fonte: *Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio*: 1827-1846

política, 1831-1888”. In: *Almanack Braziliense*. São Paulo, n.10, p. 54-58, nov. 2009. Ambos disponíveis em: <http://www.almanack.usp.br/PDFS/10/AB_10_Forum-04.pdf>

²⁷⁰ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/04/1842, p. 3, 4. Esta embarcação vinha de Portsmouth (sul de Boston) com a seguinte carga: “Alvaiade 87 b., arenques 64 c., bacalhau 17 b., breu 2 b., bolachinha 6 b., carne de vaca 122 b., cabos 6, línguas 14 b., pregos 9 b., remos 175, verniz 2 b”; e incorporava o sal de Cabo Verde. Outra firma que fazia comércio com Cabo Verde era a Carruthers & Co., também acusada de financiar o tráfico, e tendo como diretor o negociante Irineu Evangelista de Souza (Visconde de Mauá) Cf. GUIMARÃES, op. cit., 2007.

Tabela 2.2 : Número de viagens comerciais com a África por porto de origem e destino

Portos	Importação	Exportação
Cabo da Boa Esperança	2	2
Cabo Verde	10	3
Angola	8	5
Quilimane	2	1
Costa da África	1	1
Messavada (Serra Leoa)	1	
Totais	24	12
nº viagens		36

Fonte: *Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio*: 1827-1846

É notável o número de embarcações marcadas nos anúncios com restrições das autoridades portuárias como: “ficou impedido”, “ficou de quarentena” ou “ficou impedido pela polícia”. Seriam expedições negreiras? O que teria feito a polícia em pleno período de intensa escravização ilegal muitas vezes negligenciada pelas próprias autoridades? Fica a dúvida. De qualquer maneira, em 1845 o brigue americano *Janet* viajara vinte e dois dias até adentrar as águas da Baía de Guanabara trazendo uma tripulação de nove pessoas e mais 53 passageiros! Sua carga indicava somente “lastro” e o navio “ficou de quarentena”²⁷¹. Outros dois casos análogos também traziam um número incomum de passageiros: o brigue *Kentucky* com 27 passageiros de Quilimane e o desembarque de mais 47 indivíduos a bordo do *Z. D.*²⁷² Aquele navio carregará um mês depois “15 marinheiros da armada americana” para Nova Iorque²⁷³, o que possivelmente responderia o elevado número de passageiros na perna africana do percurso da embarcação. Vale ressaltar que as três entradas africanas acima citadas apresentam os maiores índices de passageiros conduzidos pela empresa em todo o período estudado. Será que não havia a condução de “pretos livres”, como no caso do brigue escuna *Purpoise* vindo de Quilimane²⁷⁴, que depois seriam comercializados como cativos? Apesar das zonas escuras, a esse nível de imersão no circuito negreiro essas conjecturas não parecem tão implausíveis.

Entre as exportações há ao menos cinco expedições que carregavam produtos comumente utilizados na aquisição de cativos em costas africanas: aguardente, fumos e

²⁷¹ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 23/11/1845, p. 4.

²⁷² “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 4/07/1843, p. 4; “Suplemento”, *Diário do Rio de Janeiro* 7/03/1846, p. 6, respectivamente.

²⁷³ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 7/8/1843, p. 3.

²⁷⁴ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 24/1/1845, p. 4.

armamentos em geral (pólvora, espada, espingarda, etc.). Esses itens estavam praticamente ausentes de todas as outras expedições da empresa, com a exceção talvez do tabaco norte-americano ou dos charutos vendidos no Rio como artigo de exclusividade. Quatro dos cinco navios iam para Angola (Cabinda, Ambriz e Benguela) e datam dos anos 1842 e 1843. O mesmo brigue *Purpoise* acima citado conduziu à “costa d’África” “12 caixas de espingarda, 80 barris de pólvora, 50 cascos de aguardente, 60 barricas de açúcar” além de outras quantidades menos expressivas de farinha, charutos, ferragens, toucinho etc. Já a barca americana *Sayamore* recheava a sua tonelagem de 477 com “152 pipas de aguardente, 156 rolos de fumos, 35 caixas de armamento e mais 70 barricas de farinha de trigo” para Benguela.²⁷⁵ Por último, vale citar a enorme variedade carregada pelo *John A. Robb* para Cabinda: “51 caixas de espingarda, 120 pipas de aguardente, 8 caixas de espada, 42 barris de vinho, 13 rolos de fumo, 30 sacos arroz, 308 arrobas carne seca, 400 garrafões, 22 barricas breo, 1209 barras de ferro, 160 sacos farinha”.²⁷⁶

Em paralelo, os laços entre empresas estrangeiras, norte-americanas e inglesas, e os grandes traficantes de escravos do século XIX são talvez a maneira mais intrigante de atestar a simbiose de interesses políticos e econômicos em torno do tráfico. Em 15 de janeiro de 1840, o seguinte manifesto era publicado no *Jornal do Commercio*:

Pede-se-nos a publicação do seguinte:

*O Abaixo assignado, negociante estabelecido nesta praça, tendo servido de assignante da alfândega, e tendo por fiadores Antonio Jose Moreira Pinto e Jose Pereira da Rocha Paranhos, foi sem a menor causa suspenso; e como hum semelhante procedimento seja offensivo ao seu credito e de seus fiadores, elle roga aos illustríssimos Srs. negociantes nacionaes e estrangeiros, que delle melhor conhecimento tem, hajão de **declarar se elle e seus fiadores sempre tem gozado e continuação a gozar de confiança e inteiro credito nesta praça, ou se ha algum motivo pelo qual qualquer delles tenha desmerecido na opinião de que tem gozado.***

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1839. – (Assignado) Manoel Pinto da Fonseca.

Pela minha parte affirmo e attesto que os Srs. Antonio Jose Moreira Pinto, Jose Pereira da Rocha Paranhos e Manoel Pinto da Fonseca, são todos negociantes desta praça, estabelecidos nella, gozando de grande crédito e conceito, sem que jámais tenha apparecido o menor motivo de suspeita contra qualquer delles; e por ser esta a pura verdade, mandei passar o presente, que assignei.

²⁷⁵ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 12/2/1844, p. 3; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro*, 8/02/1842, p. 3.

²⁷⁶ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 13/2/1842, p. 3.

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1839. – (Assignado) Manuel Lopes Pereira Bahia.

*Affirmamos e attestamos mesmo. – (Assignados) ..., Finnie irmãos e C., Samuel Phillips e C., ..., Maxwell Wright e C., ..., Miller Le Coq. e C., Joaquim José Pereira do Faro Filho, ..., John Moore e C., ..., Riédy Mantigneux e C., ..., Carruthers e C., ..., Diogo Birkhead, ..., Guilherme Harrison e C., ..., Eduardo Johnston, ..., Seixas e C., ..., Melitão Máximo de Sousa, ..., Moon irmãos e C., ..., Warre Rainsford e c., ...*²⁷⁷

A argumentação assinada pelo português Manoel Pinto da Fonseca, o maior traficante de escravos do período²⁷⁸, é inteligente e reveladora. Com intuito de contestar a sua suspensão de “assinante da alfândega”, nomeia inicialmente seus parceiros e acusa o tal procedimento suspensivo como uma ofensa “ao seu credito e de seus fiadores”. Ao clamar pelo atestado favorável de sua “reputação” pelos que “dele melhor conhecimento tem”, demonstra que não estava sozinho. Suas redes de negócios, seus fiadores, e muitos dos negociantes nacionais e estrangeiros da praça carioca comprovariam a sua idoneidade, ou que ele “gozava de confiança e inteiro crédito nesta praça”. Dentre outras firmas estrangeiras importantíssimas e poderosas, destacamos a assinatura de: Samuel Phillips e C., Carruthers e C., John Moore e C., Diogo (James) Birkhead, Eduardo Johnston e Maxwell Wright e C.²⁷⁹. O apoio dessas grandes figuras de comércio, inclusive do reconhecido traficante de escravos John Moore, certamente contribuiu para a publicação da seguinte determinação:

Pede-se-nos a publicação do seguinte:

O Sr. inspector interino da alfândega, em vista de sua informação de 7 do corrente, e conforme a resposta fiscal, admita a Manoel Pinto da Fonseca a continuar como assinante da dita alfândega, de que foi irregular e não merecidamente suspenso,

²⁷⁷ “Correspondências”, *Jornal do Commercio* 15/1/1840, p. 2. Grifos meus. Ver também GUIMARÃES, op. cit., 2012, p. 247.

²⁷⁸ A respeito do negreiro Manuel Pinto da Fonseca, que foi acionista da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Co., cf. KARASH, Mary. *The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851*. Madison, University of Wisconsin, 1967. (Dissertação de mestrado inédita); FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal e Escravos e Comércio Lícito em Angola, 1830-1860*. Rio de Janeiro, 1996, 1ª versão revisada. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal do Rio de Janeiro. PPGHIS; CAPELA, José. “Os Pinto da Fonseca”. In: CAPELA, José. *Conde de Ferreira & Cia.: traficantes de escravos*. Porto: Ed. Afrontamento, 2012. p. 161-186.

²⁷⁹ As duas primeiras foram estudadas por Carlos Gabriel Guimarães, enquanto a Edward Johnston foi estudada por Robert Greenhill e Carlos Gabriel Guimarães. Como vimos, a Diogo Birkhead e C. era uma empresa norte-americana que atuava nos mesmos circuitos fundamentais da Maxwell, Wright e C. (talvez até com maior força nos anos 1830), como a importação de farinha dos portos norte-americanos e a exportação de sacas de café. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “O Comércio Inglês no Império do Brasil: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co, 1824-1854”. In: (org.) CARVALHO, José Murilo de. *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. op. cit., 2012.; GREENHILL, Robert. “Edward Johnston: 150 anos”. In: BACHA, Edmar e GREENHILL, R. *Marcelino Martins & Edward Johnston, 150 anos de café*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Salamandra Ed., 1992; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *O comércio exportador inglês no Império Brasileiro: o caso da firma Edward Johnston & Co., 1842-1852* (texto inédito).

o que muito se lhe estranha; devendo porém fazer que seus mesmos fiadores ratifiquem a fiança, por ter caducado a que existia a seu favor. Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 1840. – Assignado, Manoel Alves Branco.

Em 1845, um novo manifesto em apoio ao traficante Manoel Pinto da Fonseca foi assinado por várias empresas brasileiras e mais de vinte firmas inglesas, dentre elas a Samuel Phillips e C. Como o documento é somente mencionado por Luís Henrique Dias Tavares, não temos conhecimento da assinatura por parte da Maxwell, Wright e C. Paralelamente, não podemos comprovar a participação direta dessa firma como financiadora direta de alguma expedição marítima desde a lei de 1831 até meados do século. De qualquer maneira, os circuitos comerciais e de acumulação mercantil lícitos e ilícitos se cruzavam. Nesse sentido, é essencial recordar o argumento de Tavares, para quem negociantes, tal como Manoel Pinto da Fonseca, só eram tão poderosos no tráfico de escravos por causa da ajuda e apoio dos norte-americanos e ingleses.²⁸⁰

Há que ressaltar também as próximas relações entre a família Wright e Henry Alexander Wise, ministro plenipotenciário dos EUA na Corte entre 1844 e 1848²⁸¹. “*Born into the planter class and the institution of slavery*”, Wise fora deputado de 1835 e 1843, e governador da Virgínia no imediato pré-Guerra Civil dos EUA (1856-60)²⁸². Nas palavras do secretário de Estado norte-americano John Calhoun: “*no person exerted more influence than Henry A Wise in carrying Virginia out of Union*”²⁸³.

Quando da sua chegada à Corte Imperial, John S. Wright, sobrinho de William e membro da empresa, ajudou a instalação de Wise na cidade. Laura Jarnagin caracteriza essa relação durante a estada do ministro no Rio como uma mistura de política norte-

²⁸⁰ TAVARES, op. cit., p. 137. Como exemplo dos elos entre importantes negociantes e o referido traficante, Tavares cita o fornecimento de produtos usados numa expedição negreira de Fonseca pela empresa inglesa Carruthers e Co., na qual trabalhou e construiu “carreira” Irineu Evangelista de Sousa, futuro Barão e Visconde de Mauá. Ibid., p.131. Sobre Mauá ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “Bancos, economia e poder no Segundo Reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, Macgregor & Cia. (1854-1866)”. In: Idem. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: Os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2012. Segundo Gerard Horne, a Maxwell, Wright e Co. teria sido a financiadora de uma expedição do traficante Pedro Parris. HORNE, op. cit., p. 64, 65. Segundo Rafael Marquese, a Maxwell, Wright e Co. fornecia os produtos utilizados em expedições negreiras. MARQUESE, op. cit., p. 57.

²⁸¹ *Almanak Laemmert* edições 1845, 1846, 1847, 1848. Em 25 de agosto de 1847, Wise leiloava seus bens pois se “retira para os Estados Unidos”. “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro*, p.3.

²⁸² JARNAGIN, op. cit., p. 126. Como governador, Wise teria dado bom tratamento aos participantes da Revolta abolicionista de John Brown. Ibid., p.127.

²⁸³ Ibidem. Natural da Carolina do Sul, John Calhoun era um árduo crítico do “abolicionismo internacionalista” e da tentativa de apoio britânico à emancipação no Texas. Pregava a não interferência política em questões internas dos outros países e por isso mesmo reconhecia a necessidade de uma solidariedade entre os dois países escravistas (Brasil e EUA) como resistência às pressões inglesas, cujos interesses seriam mais econômicos do que humanitários na campanha abolicionista. PARRON, op. cit., p. 199.

americana, amizade e negócios, pois a empresa carrega despachos e documentos oficiais em suas embarcações, bem como traz fumo ao eminente ministro.²⁸⁴

Embora uma das recomendações de John Calhoun a Wise fosse a de encorajar o governo imperial na manutenção da instituição da escravidão²⁸⁵, “*the sale of vessels for this purpose [slave trade] would become a major diplomatic matter in the 1840s*”²⁸⁶. Por duas vezes (1844 e março de 1845), Wise solicitou o cessar da participação da Maxwell Wright & comp. no circuito do tráfico²⁸⁷, seja na venda de embarcações para tal, seja no comércio com a costa da África, alegando que isso afetaria não só a reputação da bandeira norte-americana envolvida no “maldito” comércio, quanto a relação entre os dois países. Na primeira ocasião, em finais de 1844, Wise se questionava se aqueles que forneciam os meios do comércio negreiro seriam tão culpados quanto os próprios negreiros, e tentava dissuadir a empresa de participar nesses circuitos²⁸⁸. Já a carta de 9 de março de 1845 era endereçada diretamente à William, e dizia ainda que John havia consentido em acatar as recomendações do ministro até um pronunciamento oficial de seu governo²⁸⁹. Ao requisitar um esclarecimento do Departamento de Estado norte-americano sobre o assunto, a resposta foi vaga e burocrática: alegando que a interpretação das leis internacionais estivessem sob alçada no Judiciário, “*the policy of this government ... is both to encourage the construction, equipament and navigation of vessels by our citizens, and to deter them from participating in the African slave trade.*”²⁹⁰

Um levantamento realizado por George W. Gordon, cônsul dos EUA na primeira metade da década 1840 e desafeto de Wise, pintava um quadro alarmante da

²⁸⁴ JARNAGIN, op. cit., p. 127. Ver também: HORNE, op. cit., p. 112, 114, 115.

²⁸⁵ JARNAGIN, op. cit., p. 126. No original: “*to encourage the Brazilian government to retain the institution of slavery*”.

²⁸⁶ Ibid., p. 124.

²⁸⁷ Ibid., p. 127, 128. Nas palavras de Wise, “*‘it [the slave trade] had become outrageus under the U. States flag, which I could not but see was daily bought and sold here for its uses and abuses, as much to the detriment of real, solid and reputable businesses, as to disgrace of our Nation.’ Wise told John S. Wright the he was confident William H. DeCourcy Wright ‘would approve of my motives and action in suppressing this nefarious traffic’ and would ‘have nothing more to do with charters and sales of vessels for the coast of Africa’ but instead would ‘aid in arresting the course of these evils.’ Wise belived it was ‘impossible to carry on what is called the **lawful** trade do Africa from Brazil, without becoming involved more or less in the **reputation**, if not in actual guilt, of the **unlawful** traffic between these countries.’”.*

(grifos da autora)

²⁸⁸ Ibid., p. 127.

²⁸⁹ Ibid., p. 128. “*Wise stated that John S. Wright ‘readily consented to have no more to do with that trade in any of its connexions, until he could hear of the decision of our Govt upon the legal opinion I had given.’*” De 1843 até a sua nova chegada ao Rio, em 1845, William ocupava um escritório na Charles Street nº. 109, muito próximo ao porto da cidade de Baltimore. Ibid., p. 126. William aporta no Rio pelo navio *Active* em 23 de maio de 1845; ver o *Diário do Rio de Janeiro* nesse mesmo dia, p. 4.

²⁹⁰ JARNAGIN, op. cit., p. 128.

participação norte-americana do tráfico de africanos²⁹¹. Segundo seu relatório, dos oitenta navios americanos vendidos no Rio durante o período analisado (1840-1846), 44 eram certamente utilizados no contrabando de cativos. Do total de embarcações 23 foram vendidas pela Maxwell Wright & Comp, sendo dezessete destinadas ao *infame* comércio. Na mesma sintonia, a Birkhead & Comp. teria vendido treze do total, sendo cinco para o tráfico de africanos²⁹². Esses números aumentam bastante a cifra computada de embarcações vendidas pela firma, discutida na seção 2.2 acima.

Fica evidente, portanto, o entrelaçamento entre os vários negócios da Maxwell Wright & comp. e o circuito do tráfico negreiro, desde o financiamento de expedições até a venda de embarcações passando pelo comércio com a costa africana. A própria família Wright pertencia à elite confederada do Sul dos EUA, fomentando os negócios e interesses políticos ligados ao escravismo, tanto lá como cá. A participação no tráfico para essas terras tropicais fica então comprovada.

Paralelamente, o enraizamento do ramo familiar do “Sr. Maxwell” no Rio de Janeiro desde as primeiras décadas dos oitocentos também evidencia esse referido entrelaçamento de interesses e ganhos. Em caso anterior à formação da empresa, José Maxwell fora “caixa liquidante da Companhia de Seguros – Concordia”, encarregado de organizar a “penosa liquidação” da seguradora durante os seis meses seguintes ao anúncio de 12 de dezembro de 1837²⁹³. Essa companhia segurava expedições negreiras e foi processada por não arcar com os custos de um navio apreendido de propriedade de Antonio Tomas de Souza Lobo.²⁹⁴

2.4) O comércio do dinheiro

Apesar do desconhecimento em relação a cartas e balanços financeiros da Maxwell Wright & Comp. nas fontes pesquisadas, a movimentação financeira da empresa foi parcialmente analisada através de suas transações comerciais publicadas

²⁹¹ Ibidem.

²⁹² Ibidem.

²⁹³ “Notícias Particulares”, *Diário do Rio de Janeiro* 12/12/37, p. 3; publicado no mesmo periódico, seção e página em 28 e 30 de dezembro de 1837.

²⁹⁴ O processo está no Arquivo Nacional e é movido pelo dito Lobo e Custódio Manuel Viana contra José Maxwell e a Companhia. Trata-se de uma contenda de mais de cem folhas que representam um processo de sete anos, 1831-1838, que chega até o Supremo Tribunal de Justiça. ANRJ - BU.0.RCI.0645BU.

nos manifestos dos navios ou despachos da alfândega, provavelmente subnotificadas. Essa difícil reconstituição histórica não impede a afirmativa de que se tratava de um ramo fundamental dos negócios da firma.

Salta aos olhos um carregamento oriundo de Bristol, condado de Massachusetts, com “100.865 pés de pinho, 24.000 pesos hespanhoes”. Pode-se estimar essa quantia em aproximadamente 44:400\$000 réis²⁹⁵, a maior movimentação financeira da empresa dentre entradas e saídas de dinheiro pelo porto carioca. No mesmo ano de 1839, a Maxwell receberia mais “2 sacos com 2,500 pesos [ou 4:025\$000], 22 embrulhos com notas do banco”²⁹⁶, numa escuna de Baltimore cheia de outros produtos e que aportara em Pernambuco e Bahia antes de adentrar a Corte. Não se tem mais conhecimento sobre a natureza das notas de banco, se são letras de câmbios ou outros mecanismos financeiros; tampouco Laura Jarnagin nos aponta pistas nesse sentido, embora tenha trabalhado com as fontes norte-americanas da empresa. Ainda no ano anterior, a firma recebera “1 saco com 635 pesos [1:104\$900]” também de Baltimore²⁹⁷.

Portanto, o montante recebido é de 49:529\$000 réis. Adiciona-se a ele um “saco com dinheiro de ouro, e prata”, oriundo também de Baltimore e outra entrada de “dinheiro” de Nova Iorque, cujo tipo de moeda e a respectiva quantia não foi especificada.²⁹⁸ Trata-se de um total de cinco entradas de dinheiro, de três origens diferentes, ao longo de todo o período estudado.

No que tange às exportações, avultam-se tanto a rede de portos comercializados, doze localidades, quanto a número de operações, dezessete. A tabela 2.3 condensa os valores movimentados em cada ano. São nove operações só em 1842, mais duas em 1844 e mais uma para cada data assinalada. Noutros dois carregamentos não realizamos as conversões: 1º) o envio de 2500 “patações calunares” para Batavia em 1838; 2º)

²⁹⁵ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 12/3/1839, p. 3. Todos os valores em “pesos da pátria” e “pesos espanhóis” citados nesta seção correspondem exatamente ao que está nas fontes. As conversões para réis se deu através da multiplicação simples entre o valor dos diferentes pesos pela sua cotação no dia da viagem da embarcação. São, portanto, “**estimativas aproximadas**” dos valores movimentados. As cotações foram extraídas dos próprios periódicos. Repetiu-se este procedimento também para as exportações de dinheiro. Além disso, é bem provável que estes 24 mil pesos espanhóis supracitados sejam prata mexicana, moeda corrente nos EUA na primeira metade do XIX.

²⁹⁶ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 13/9/1839, p. 3.

²⁹⁷ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/10/1838, p. 2.

²⁹⁸ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/11/1838, p. 2; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 5/05/1840, p. 4.

despacho de 160 onças (moeda de ouro) para Nova Orleans a bordo do *Bergantim Washington*; justamente quando são expandidas as trocas comerciais com este porto²⁹⁹.

Tabela 2.3: Valores monetários exportados por ano (em réis)

ano	valor
1840	10:560\$000
1841	52\$080
1842	68:804\$000
1843	1:795\$200
1844	22:224\$000
1845	16:660\$000
<u>total</u>	120:095\$280

Fonte: *Diário do Rio de Janeiro* e *Jornal do Commercio*, várias edições.

Já a tabela 2.4 apresenta o mapa de destino das exportações monetárias realizadas pela empresa³⁰⁰. Para além da cobertura de gastos, pagamento de clientes e facilitação do comércio nos diferentes portos negociados, parte desse dinheiro (inclusive as notas) era convertido em adiantamentos e empréstimos a outras empresas, provavelmente até expedições negreiras³⁰¹. Nesse tocante, cabe dizer que a galera americana *Robert Browne*, que conduz quatro mil pesos pátrios e tem como destino final Bombaim (Índia), indica Angola como primeiro porto de ancoragem³⁰². Embora as informações sejam escassas, é possível que a passagem nesse porto angolano esteja relacionada a pagamentos de operações prévias ou dívidas, para além de um mero entreposto.

Outro aspecto interessante dessas movimentações é o volume e número delas na região do Rio da Prata. Os anos entre 1837 e 1850 são extremamente conturbados e decisivos para a construção do Estado argentino e para a região do Prata como um todo. Foram chamados por Tulio Donghi de período de “guerra permanente”, especialmente

²⁹⁹ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 14/12/1838, p. 3; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/01/1846, p. 3. De 1845 para 1846, o número de embarcações da empresa endereçadas à Nova Orleans passa de 5 para 10, aumento de 100%, e começa a competir pelo segundo lugar no ranking de destinos com Nova Iorque. Como foi demonstrado no capítulo um, Nova Orleans cresce de importância como mercado consumidor cafeeiro em meados do XIX. Conferir tabelas 1.2 e 1.4 (capítulo 1).

³⁰⁰ Não foram computadas as duas viagens supracitadas, a de Nova Orleans e de Batavia, por isso o número de incursões é dezesete e não quinze como indica a tabela. A soma do total movimentado, entradas e saídas de dinheiro, foi de aproximadamente 169:624\$280 réis.

³⁰¹ Ver a seção 2.3 e especialmente: HORNE, op. cit., p. 64, 65; sobre a expedição do traficante Pedro Parris.

³⁰² “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 20/01/1842, p. 4.

devido aos sucessivos bloqueios ao porto de Buenos Aires por convulsões locais, mas também pelas intervenções de França e Inglaterra³⁰³. Os dois carregamentos de dinheiro da empresa para esse porto datam de 1842, sendo que um deles levava 4.500 pesos no “brigade de guerra inglês Pratrige”³⁰⁴. A Maxwell Wright & Comp. ainda carregou dez mil pesos da pátria ao Rio Grande em meados de 1844, em finais da Revolução Farroupilha. As conexões da empresa com o Rio Grande ficaram interrompidas entre 18 de abril de 1839 e 22 de março de 1844.

Tabela 2.4: Valores monetários exportados por região e número de viagens (em réis)

Região	porto	nº viagens	viagens por região	valores	valor região
	Nova Iorque	5		36:659\$200	
	Baltimore	2		4:950\$000	
	New London	1		1:267\$000	
EUA			8		42:876\$200
	Montevideú	2		10:612\$080	
	Buenos Aires	2		23:427\$000	
Prata			4		34:039\$080
RS	Rio Grande	1	1	19:800\$000	19:800\$000
	Cantão	1		16:660\$000	
	Bombaim	1		6:720\$000	
Oriente			2		23:380\$000
total		15	15	120:095\$280	120:095\$280

Fonte: *Diário do Rio de Janeiro* e *Jornal do Commercio*, várias edições.

Em finais de 1851, portanto depois das balizas cronológicas desse estudo, há um bom exemplo de vultosa movimentação financeira. Trata-se de uma letra de câmbio no valor de 49:525\$000 réis. Segundo o jornal *O Mercantil*, a “letra foi apresentada a desconto ao Sr. João Ribeiro Carvalho Junior por Antonio José Ferreira, súbdito portuguez, com armazém de mantimentos na rua de D. Manuel”. Desconfiado, Carvalho Junior teria realizado a checagem com o “corretor de fundos” Sr. Souto e depois com o

³⁰³ DONGHI, Tulio Halperín. *Guerra y finanzas em los origenes del estado argentino (1791-1850)*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2005. p. 192.

³⁰⁴ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 25/05/1842, p. 3.

próprio “Sr. Maxwell”, de cuja casa a letra havia sido roubada. O acusado alegou que seu sócio a teria achado “na área do largo do Paço”³⁰⁵.

Paralelamente a essas movimentações, a Maxwell, Wright e Co. fora administradora direta dos débitos de outras empresas (brasileiras e/ou portuguesas) em ao menos dois casos: no rateio dos bens do finado José Coelho da Silva & Irmão entre seus credores³⁰⁶; e na organização dos débitos do falido Joaquim Fernandes Lima. Assim dizia o “aviso” de 20 de junho de 1848, repetidos nos dias seguintes em páginas do *Diário do Rio de Janeiro*:

Os administradores da casa falida de Joaquim Fernandes Lima, abaixo assignados, avisão aos devedores do mesmo falido que desde o dia 7 do corrente lhes pertence a cobrança das ditas dividas, por cessão e traspasse que lhe fez o dito falido; as quaes só podem ser pagas ao administrador o Sr. Arthur Moss, na rua d’Alfândega n 7, e desde já se protesta contra todo e qualquer pagamento que fraudulentamente seja feito ao referido falido ou a qualquer outro em seu nome.

Adverte-se que aqueles dos devedores que se não apressarem a pagar suas contas, brevemente terão de ser chamados por este Diário. Rio de Janeiro, 15 de junho de 1848. – John S Wright. – Arthur Moss. – H. Southam.

Além da utilização do periódico como forma de comunicação pública e privada, esse excerto permite apreender que os “abaixo assignados” passam a cobrar as dívidas de outros com o agora falido Fernandes Lima. Arthur Moss era um importante negociante inglês, enquanto a empresa Samuel Southam e comp. era uma das maiores leiloeiras estrangeiras da praça do Rio de Janeiro nos anos 1840, junto com Carlos, José e Henrique Cannell³⁰⁷ e Campbell e Greenwood; férteis objetos de estudo tanto para os negócios quanto para as sociabilidades dos negociantes na praça carioca.

Há ainda execuções movidas pela empresa contra os donos de padarias Horacio Messeri e David Vaughan, que provavelmente se abasteciam de farinha de trigo da Maxwell e acabaram endividados. No primeiro caso, a firma executa uma arrematação pública dos bens de seu devedor:

³⁰⁵ *O Mercantil*, 5/11/1851, p. 3. O Sr. Souto era Antonio J. Souto, da casa Bancária Antonio J. Souto & Cia., cuja bancarrota em 1864 provocou uma das maiores crises da Praça do Comércio do Rio de Janeiro. Cf. GUIMARÃES, op. cit., 2012.

³⁰⁶ “Notícias Particulares”, *Diário do Rio de Janeiro* 21/12/1833.

³⁰⁷ Há alguns comentários interessantes de Gilberto Freyre sobre as atividades dos leiloeiros, como Carlos Cannell. FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000. p. 158, 159, 226.

Hoje 16 do corrente, ás 9 e meia da manhaã, na rua dos Ourives sobrado n. 36, aonde se há de achar o Sr. Juiz da Conservatoria Ingleza, hão de andar em terceira e última praça, para serem arrematados todos os utensílios da padaria de Horacio Messeri, cita na mesma rua n. 42; e assim também todos os escravos do serviço da mesma, mocambas, huma ama de leite com cria, moveis da casa, &c., por execução que fazem Maxuell Wright & Comp.³⁰⁸

A resto desses itens não arrematados em junho de 1837 seriam vendidos no mês seguinte, desta vez na casa do “Illm.º Sr. Juiz Conservador da Nação Britânica, na rua de Santa Theresa.”³⁰⁹

O caso de David Vanghan é um pouco mais curioso. Vale conferir na integralidade o anúncio publicado em 11 de março de 1835 no *Jornal do Commercio* sobre a sua “fuga”:

Desapareceu da rua do Carmo n. 99, Domingo 8 do corrente, David Vanghan, americano do Norte, de idade 30 a 32 annos, estatura regular, magro, claro, olhos azues, cabelo castanho, e curva-se hum pouco no andar; tem o officio de carpinteiro, mas há dous ou três annos que tinha uma padaria na sobredita rua e n.; e costumava andar com huma carroça vendendo pão pela Cidade. Quem der parte aonde se possa achar o dito fugitivo, receberá de alviçaras quatrocentos mil réis, logo que se verifique a sua apprehensão; dirigindo-se a qualquer dos abaixo assignados. Rio de Janeiro, 10 de março de 1835 – Maxwell Wright e Comp – J. Gardner e Comp. – Birckhead e Comp. – Lewis e Keehmlé – Patricio Lennon.³¹⁰

Embora impressa na seção de “Anúncios” do dito jornal, essas palavras mais pareciam redigidas à seção “Escravos Fugidos”, comuns aos periódicos da época³¹¹. Trata-se definitivamente de um texto intrigante por diversos ângulos, desde a imagem de um provável branco de olhos claros a caminhar pelas ruas do Rio antigo, apinhadas de negros das mais diferentes nações e condições, até a significativa “alviçara” prometida, 400\$000 réis. No que concerne ao nosso objeto, vale notar que dentre um grupo de empresas assinantes do anúncio há a norte-americana Birckhead e Comp. O processo “por estelionato” se iniciara dois meses antes, a 5 de janeiro de 1835, e ainda não se concluíra em meados de 1839, quando o júri estava por julgar a “matéria” de acusação promovida pela “Maxwell Wright e Comp., e outros.”³¹² Não se sabe se Vanghan foi

³⁰⁸ “Arrematações”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/06/1837, p. 4.

³⁰⁹ “Arrematações”, *Diário do Rio de Janeiro* 12/07/1837, p. 4. Infelizmente, não tivemos acesso a nenhum desses processos pela falta dos documentos da Conservatória Inglesa.

³¹⁰ “Anúncios”, *Jornal do Commercio* 11/03/1835, p. 4.

³¹¹ FREYRE, op. cit., 2010.

³¹² “Tribunal dos Jurados”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/01/1839, p. 1. “Sessão ordinária do mez de junho. 1º Conselho. O jury achou matéria para acusação nos processos em que são: pr. A 5 de janeiro de 1835 por estelionato: AA. Maxwell Wright e Comp., e outros, R. David Vanghan; ...”. p. 1 ‘Tribunal

preso, o que é bem provável, mas seus bens foram rateados entre seus credores no “escritório de Maxwel Wright e comp., trapiche da cidade” em agosto de 1838.

Nos anos 1830, a empresa move execuções contra ao menos mais dois devedores, “à porta da casa do Juiz da Conservatória Inglesa, na rua de Santa Theresa n.1”.³¹³ Por duas ocasiões, em 1834 e 1837, é a família e a mulher do finado Eugenio Gil Demester que tem seus bens arrematados, respectivamente: “a casa térrea onde há uma loja de louça, na rua do Sabão em fundos da padaria do largo de S. Domingos, a quem paga anual 4U000 rs. de foro”, e “em terceira praça, toda a roupa e livros apreciáveis hum escravo muito bom Çapateiro; hum relógio dourado com correntes de ouro, e várias miudezas”³¹⁴. Além de constatar que essa segunda rodada de execuções era na verdade uma terceira, é interessante notar que a família perde grande parte dos seus bens, inclusive roupas e livros. Já no outro caso, Thomas Rodrigues de Romaens e sua mulher tinham entre seus bens penhorados “escravos, chácara com benfeitorias, e 2 moradas de casas no Engenho Novo, e ach[av]ão-se as avaliações no Cartorio do Escrivão Silva Araujo Junior; na rua das Mangueiras n.º. 29”.³¹⁵

Apesar da dificuldade em demonstrar as variações de cada atividade econômica da empresa ao longo dessas duas décadas, até pela reconhecida oscilação das fontes, há uma certa concentração dos empréstimos de dinheiro nos anos 1830, o que não indica necessariamente a sua ausência no decênio seguinte, conforme foi demonstrado acima.

Entretanto, conforme indica o quadro 2.1 abaixo, os empréstimos da empresa para particulares expressavam quantias bem largas na virada de meados do século. Chama a atenção, por exemplo, a dívida de José de Sousa Pinto. Eram aproximadamente 11:600\$000 de réis, o que representava cerca de 24% do monte mor do inventariado. O total das dívidas computadas aqui chegava a 17: 288\$000 réis.

dos Jurados’. A mesma notícia foi publicada também exatamente seis meses depois, no dia 26 de junho de 1839 do mesmo diário.

³¹³ Infelizmente, a documentação da Conservatória Estrangeira não foi encontrada no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

³¹⁴ “Arrematações”, *Diário do Rio de Janeiro* 10/07/1834, p. 4; “Arrematações”, *Diário do Rio de Janeiro* 21/09/1837, p. 4.

³¹⁵ “Arrematações”, *Diário do Rio de Janeiro* 20/05/1836, p. 3.

Quadro 2.1: Dívidas com a Maxwell, Wright & Comp.

Credor	Início da dívida	Valor	Observação	Inventariado	Monte Mor	Data abertura
MAXWELL		700\$000	UMA LETRA	Claudianna Maria do Espírito Santo	14:529\$555	09/01/1850
MAXWELL	01/04/1850	135\$000	ARRENDAMENTO DE TERRENO	Claudianna Maria do Espírito Santo	14:529\$555	09/01/1850
MAXWELL WRIGHT		11:600\$000		José de Sousa Pinto	48:079\$470	30/04/1850
MAXWELL WRIGHT	08/05/1850	1:500\$000	POR TITULO	Francisco Luiz Morey	14:238\$424	15/02/1851
MAXWELL WRIGHT	18/03/1850	1:525\$000	POR TITULO	Francisco Luiz Morey	14:238\$424	15/02/1851
MAXWELL WRIGHT	28/02/1850	1:828\$000	POR TITULO	Francisco Luiz Morey	14:238\$424	15/02/1851

Fonte: Inventários *post-mortem* Arquivo Nacional do Rio de Janeiro³¹⁶.

2.5) Carnes, couros e afins

O exame das linhas de comércio da farinha de trigo permite mapear uma extensa rede de distribuição desse produto pela costa brasileira. Era comum a passagem das embarcações da firma pelos dois portos de Pernambuco e Bahia, certamente vendendo a farinha norte-americana³¹⁷. Contudo, não somente o “norte” do Império se integrava a esse eixo de comércio. Examinemos o caso do o brigue americano *Mentor*.

Após 53 dias no mar, esse navio aportou no Rio de Janeiro em 30 de junho de 1838 trazendo “1,150 barricas de farinha a Maxwell”. Já no dia 4 de julho, a mesma embarcação era despachada para Montevideú pelo seu proprietário “Maxwell e comp.:

³¹⁶ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - Órfãos e Ausentes 1ª vara, n. 812, caixa 4065, inventário de Claudianna Maria do Espírito Santo; Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - Juizado de Órfãos e Ausentes 1ª vara, n. 2057, caixa 4179, inventário de José de Sousa Pinto; Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - Juizado de Órfãos e Ausentes 1ª vara, n. 1160, caixa 41269, inventário de Francisco Luiz Morey.

Agradeço imensamente ao Prof. Luiz Fernando Saraiva por essas informações inéditas para mim.

³¹⁷ Para a década de 1830 temos: “Telegrapho”, *Diário do Rio de Janeiro* 08/03/1834, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro*, 11/03/1838, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro*, 25/01/1839, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro*, 21/06/1839, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro*, 13/09/1839, p. 3; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro*, 17/10/1839, p. 4; “Parte Comercial,” *Jornal do Commercio* 03/11/1834, p. 3.

com a carga, que trouxe.” Nesse mesmo 4 de julho, a empresa norte-americana recebia carne *oriental*, proveniente do Uruguai (Montevidéu)³¹⁸.

Menos de um mês e meio depois, no dia 15 de agosto, a escuna americana *Waverly* trazia farinha de Baltimore para a empresa, que despacha a mesma carga para o Rio Grande dois dias depois³¹⁹. Embora não possamos confirmar se a dita escuna retorna ao Rio de Janeiro com a carne do Rio Grande, no dia 20 de outubro do mesmo ano de 1838, a *Waverly* era novamente despachada para o Rio Grande sob o nome de *Izabel* pelo seu novo proprietário, João Simões Lopes.³²⁰

As viagens do “bergantim americano *Ann*” são ainda mais interessantes e reveladoras desse circuito comercial. Nos primeiros dias de setembro de 1838, o navio entrava no porto carioca com

*11 fardos, e 10 caixas algodões, 52 ½ caixas chá, 50 caixas gangas, 59 ditas [caixas de] fumo, 96 ditas velas de espermacete, 94 barriz bolacha, 15 pessos cabos, 200 prezuntos, 78 quartos de charutos, 3 caixas diversos objetos, 14 caixas cadeiras 10 barricas, e 25 ½ barricas farinha de trigo.*³²¹

Antes do dia 4 do mesmo mês o bergantim era despachado para Montevidéu “com a mesma carga com que entrou”³²². Em 22 de outubro do mesmo ano, o barco voltava ao Rio de Janeiro para três dias mais tarde carregar “1,973 sacas de café, 50 coiros, e 1 fardo de crina” para Baltimore³²³. Ao lado do café oriundo do Vale do Paraíba, a empresa exportava, portanto, os couros e outros derivados da produção bovina das regiões banhadas pelo Rio da Prata, ou do Rio Grande. Mediadas pelo Rio de Janeiro, essas relações comerciais integravam zonas produtoras específicas e distintas.³²⁴

³¹⁸ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 02/07/1838, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 05/07/1838, p.3.

³¹⁹ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/08/1838, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 20/08/1838, p. 2.

³²⁰ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 22/10/1838, p. 3. O Comendador João Simões Lopes foi um dos maiores charqueadores e importadores de sal do Rio Grande. Pai de João Simões Lopes Filho, o Visconde da Graça. Seu bisneto, o Sr. Luiz Simões Lopes, é o fundador da Fundação Getúlio Vargas do Rio de Janeiro, ícone do liberalismo no Brasil. Sobre João Simões Lopes cf. VARGAS, Jonas Moreira. *Pelas margens do Atlântico: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História). UFRJ. PPGH.

³²¹ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 10/09/1838, p. 2.

³²² “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 04/09/1838, p. 3.

³²³ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 17/10/1838, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/10/1838, p. 2.

³²⁴ TOMICH, op. cit. 2011; VARGAS, op. cit.

O comércio desses produtos subtropicais evidenciam conexões econômicas mais amplas, como a retratada no anúncio de 19 de fevereiro de 1838

Embarcações despachadas á 17 de fevereiro ...

*Havanna por Pernambuco, bergantim hamburguez Emmy, de 272 tons., consigs. Maxwell Wriqth e C.: segue com a carga de carne seca, que trouxe de Monte-Video, tendo entrado a 14 do corrente.*³²⁵

Tratava-se do comércio do *tasajo*, “*the salt-cured beef produced along the Rio da Plata, shipped to Cuba, and consumed by African slaves*”³²⁶. Uma trilha dessa mercadoria ligava o Rio da Prata, especialmente Buenos Aires, à crescente economia açucareira cubana. Por volta de meados do século, 85% do *tasajo* consumido na ilha tinha origem na região do Rio da Prata, enquanto a sua exportação constituía cerca de 10% do total saído só de Buenos Aires. O *tasajo* era uma das bases alimentares dos escravos cubanos, recomendados inclusive em manuais de administração da escravidão, especialmente em virtude do baixo preço³²⁷. Ao mesmo tempo, boa parte dessa carne era também produzida por escravos e negros libertos nas margens desse importante rio sul-americano e nas várias localidades da cidade *porteña*³²⁸. Portanto, a cadeia de produção e consumo desse produto estava intimamente ligada à escravidão e suas dinâmicas. Isto é, a produção do valorizado açúcar cubano para mercados norte-americanos e europeus se interligava à dinâmica de uma mercadoria de baixo valor, produzida numa distante margem atlântica³²⁹.

Evidentemente, a faceta desse circuito na qual se insere a Maxwell Wright & comp. faz do Rio de Janeiro uma espécie de “entrepoto” ao comércio de carnes desde Montevidéu ou Buenos Aires até Havana (e outras localidades). É esse também o caso do bergantim americano *Deware*, despachado à Havana com “9937,5 arrobas de carne”

³²⁵ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 19/02/1838, p. 2. Segundo o jornal, o tempo entre a entrada da embarcação proveniente de Montevidéu e sua partida para Havana foi somente de um dia.

³²⁶ SLUYTER, Andrew. “The Hispanic Atlantic’s *tasajo* trail”. *Latin American Research Review*, vol. 45, nº.1. 2010.p. 99. Ver também: VARGAS, op. cit., p. 19.

³²⁷ *Ibid.*, p. 100, 102.

³²⁸ *Ibid.*, p. 103, 104.

³²⁹ Nas palavras de Sluyter, “*a low-value commodity thus became essential to the production of a high-value commodity.*” *Ibid.*, p. 100, 101. Ainda segundo esse autor, o fim dos bloqueios do porto de Buenos Aires e a consequente melhoria na estabilidade política e econômica da região, junto com o contínuo crescimento da lavoura açucareira cubana foram os fatores fundamentais para o incremento dessa atividade no pós 1850. *Ibid.*, p.100. Sobre a conexão carne seca e o porto de Havana ver também: BERUTE, Gabriel. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Porto Alegre, 2011. Tese de Doutorado em História. UFRGS. PPGH. p. 72.

e 150 couros de boi de reexportação³³⁰. Nesse sentido, vale ressaltar que a despeito do domínio geral dos europeus no comércio portenho da segunda metade do século, os norte-americanos tinham uma significativa importância na *tasajo trail*, pelo menos na sua fase inicial, bem como no comércio importador-exportador em geral, perdendo apenas para os ingleses³³¹.

Tasajo, carne seca ou charque eram sinônimos para a carne salgada produzida desde o extremo sul do Império do Brasil até Buenos Aires. A grande região produtora de Pelotas, junto com suas congêneres do Prata, se desenvolveram ao longo da primeira metade do XIX justamente para suprir a demanda de um produto barato e conveniente à alimentação escrava em áreas de *plantation*. Assim se integravam as produções de carne exportadas principalmente pelo crescente porto do Rio Grande com a expansão da escravidão do Centro-sul³³² e da economia da cidade do Rio de Janeiro, cujos preços da carne seca se elevavam entre 1838 e 1850³³³.

No tocante às atividades da Maxwell, Wright & Co., as exportações de “carnes” para o exterior são, para além dos dois casos supracitados, desprezíveis. A tabela 2.5 apresenta as importações do charque para o Rio de Janeiro, cujo destino final era provavelmente o interior da província. A entrada de Valparaíso (Chile) certamente aportara na região do Rio da Prata. A empresa ainda comumente trazia variados tipos de carnes dos Estados Unidos. Embora o comércio desses produtos possam se direcionar ao consumo escravo nas *plantations*, não se pode desprezar tanto o consumo na Corte quanto o seu carregamento para compor o lastro dos navios. A carga mais larga oriunda dos EUA era da galera americana *Ellerslie* de Richmond com “234 barris de carne, 400 barris de banha, fazendas, 800 barris de breu e 2596 barricas de farinha de trigo”³³⁴. Há também o caso da barca *Active* de Baltimore, com “2971 barricas de farinha de trigo, 100 barricas de banha e 15 barricas de carne vaca”³³⁵. Em ambas as entradas, como em muitas outras, a carga da carne era baixa em relação ao resto do lastro do navio.

³³⁰ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 14/07/1848, p. 3.

³³¹ SLUYTER, op. cit., p. 110.

³³² VARGAS, op. cit., p. 14, 16, 19. Se

³³³ VILLA, op. cit. 2012a. p. 53.

³³⁴ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 8/04/1848, p. 4.

³³⁵ “Manifestos”, *Diário do Rio de Janeiro* 2/09/1846, p. 3.

Tabela 2.5: Importações de carnes da empresa (em número de viagens)

Portos	1830	1831	1836	1838	Total Geral
Buenos Aires	1			3	4
Montevideu			1	1	2
Valparaíso		1			1
Total Geral	1	1	1	4	7

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1829-1848

Mais significativo que o negócio das carnes era o comércio do sal. Se infelizmente só computei quatro exportações de sal a partir do porto do Rio de Janeiro, todas para Montevidéu, as importações desse insumo fundamental à produção da carne seca se mostraram importantíssimas. Das saídas destacam-se uma com “250 lastros de sal” e a do bergantim americano *Columbia*, com

*40 alqueires de sal, 400 barricas de farinha de trigo, 5 pipas de aguardente, 10 sacas de café e 35 barricas de açúcar, 15 barricas de assucar refinado, 20 ditas de mascavo, 4 caixa de charutos, 20 sacos de farinha, 50 libras de rapé; reexporta ... 10 ditas [barricas] de bacalhau e 5 pipas de vinho,*³³⁶

sendo que o fumo estava consignado em nome de Antonio Marques da Silva.

A tabela 2.6 sistematiza as importações de sal, seus mercados e portos de origem. Como já salientou Jonas Vargas para o caso de Pelotas, o sal de Lisboa, mas principalmente o de Cádiz, compunham as preferências dos charqueadores pela sua superior qualidade³³⁷. Se atentarmos dita tabela (2.6), percebe-se que no agregado era o arquipélago de Cabo Verde que estava em segundo lugar no ranking (Ilha do Sal, Ilha de Maio, Ilha da Boa Vista e até a entrada de Portsmouth passara em Cabo Verde antes de chegar ao Rio). Destacam-se: 1) a entrada de “527 moios de sal” após 39 dias no mar desde Lisboa da barca americana *Zaida*; 2) e os “800 moios” da galera americana *Superb*, oriunda de Setúbal, porto logo ao sul de Lisboa³³⁸; ambos em meados dos anos 1840. É relevante que das nove entradas em 1846, seis tenham se dado entre 12 de

³³⁶ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 9/12/1848, p. 3; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 14/01/1846, p. 2.

³³⁷ VARGAS, op. cit., p. 353. Dentre os dois o de origem espanhola era o preferido.

³³⁸ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/01/1846, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 11/10/1844, p. 4.

janeiro e 9 de fevereiro, e que possivelmente eram exportadas novamente para o sul, acompanhando o ritmo das charqueadas de início de ano³³⁹.

Tabela 2.6: Importações de sal pela empresa (em número de viagens)

Porto	1829	1834	1839	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	Total Geral
Cadiz				1		1		3	5	1	1	12
Ilha Maio	1	1	1			1			1			5
Lisboa							1		2		1	4
Cabo Verde			1	1								2
New York	1											1
Madeira							1					1
Setubal							1					1
Ilha Boa Vista	1											1
Montevideu									1			1
Ilha do Sal							1					1
Portsmouth					1							1
Bahia						1						1
Buenos Aires						1						1
Baltimore				1								1
Total Geral	3	1	1	2	1	4	4	3	9	1	2	33

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1829-1848

Em relação ao comércio com o sul do Império, as exportações da empresa para o porto do Rio Grande eram basicamente de farinha de trigo. Como mostra Berute, o Rio de Janeiro era um importante porto comercial para o Rio Grande seja no fornecimento do sal, reexportado ou não, seja no consumo de carnes ou destino dos couros³⁴⁰. Se como já foi mencionado, as relações comerciais da empresa com esse porto estiveram interrompidas entre 18 de abril de 1839 e 22 de março de 1844, as importações se intensificam após o fim da Farroupilha³⁴¹. Contudo, todas as entradas oriundas de lá indicam apenas “lastro” como carga. Mesmo a navio *Waverly* supracitado, voltava do sul apenas com “lastro de areia”³⁴². As duas únicas exceções ficam ao cargo: da barca *Francis Patridge* que trazia “chifre” em finais de 1845; e do brigue *Argos* que, apesar de indicar somente “lastro”, transportava “carne e leite” a um comerciante indicado apenas como “Guimarães”³⁴³. A hipótese de que os navios voltassem vazios é, todavia,

³³⁹ Segundo Jonas Vargas, as charqueadas de Pelotas aconteciam em janeiro e fevereiro de cada ano, quando se avultavam as entradas de sal nos portos do Rio Grande, o que provavelmente também acontecia nos portos do Rio da Prata. Além disso, é importante frisar que, embora o sal nacional hegemonesse o fornecimento de Pelotas no início do XIX, em meados do século era o produto estrangeiro que inundava esse mercado. VARGAS, op. cit., p. 352. Talvez esse forte aumento do comércio do sal pela empresa em 1846 estivesse relacionado a um possível crescimento das exportações de couros e carnes de Montevideu e Buenos Aires, conforme Gabriel Berute constata para as exportações do porto do Rio Grande. Checar seu gráfico 2 em: BERUTE, op. cit., p. 50.

³⁴⁰ BERUTE, op. cit., p. 59, 65, 70.

³⁴¹ BERUTE, op. cit., p. 50; PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A revolução Farroupilha*. São Paulo: Brasiliense, 2003. p. 64, 65.

³⁴² “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 5/10/1838, p. 2, 3.

³⁴³ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/12/1845, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/03/1845, p. 6.

pouco crível. De qualquer forma, é curioso o fato de quase todas as quinze entradas da empresa desde o Rio Grande não indicarem cargas especificadas.

A situação é bem diversa no caso dos couros, outro derivado da pecuária. A tabela 2.7 organiza as importações realizadas pela Maxwell Wright & Co. Como se vê, é evidente o predomínio do comércio com a região do Prata. Das onze entradas computadas, apenas o bergantim nacional *Carolina do Sul* do capitão Antonio Machado de Farias transportava “615 couros” mais “3350 quintais de carne” vindos de Buenos Aires em 1838³⁴⁴.

Tabela 2.7: Importações de couros (em número de viagens)

Origem	1829	1830	1838	1839	1843	1844	1845	1846	1848	Total Geral
Buenos Aires	1	1	1			1		1		5
Montevideu				1				1	2	4
Patagonia					1					1
Santa Catarina							1			1
Total Geral	1	1	1	1	1	1	1	2	2	11

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1829-1848

Já as exportações da tabela 2.8 revelam aspectos ainda mais interessantes. Primeiramente, há uma significativa intensificação das saídas de couros na medida em que se aproxima o marco da metade do século. Sabe-se que na exportação de couros desde o Prata, mas também do Rio Grande, a participação de firmas estrangeiras era muito expressiva desde os anos 1840, e passam a predominar em meados dos oitocentos³⁴⁵. Em segundo lugar, mostram um amplo predomínio dos mercados norte-americanos, cerca de 86,3% (ou 44 de 51); tendo quase 10% (5 de 51) destinado a portos suecos. A tabela 2.9 arruma essas 51 viagens por porto de destino e quantidade de couros exportados; desse número, apenas 44 especificavam a quantia. Se computados os volumes remetidos a cada região, os portos norte-americanos concentram aproximadamente 94,7%. Salta aos olhos, o carregamento de “7793 couros” junto com 610 sacas de café do brigue americano *Eveline*, destinado a Filadélfia. Porém, o maior

³⁴⁴ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/01/1838, p. 4.

³⁴⁵ BERUTE, op. cit., p. 94; VARGAS, op. cit., p.355. Para Jonas Vargas, apesar da força dos comerciantes nacionais em 1840, “ao contrário do comércio do charque, as exportações de couros no meado do século eram dominadas por firmas estrangeiras estabelecidas em Rio Grande.” Ibid., p. 356. Já Gabriel Berute, argumenta que, para o biênio 1841/1842, 17,2% das embarcações saídas do porto do Rio Grande era norte-americana. BERUTE, op. cit., p. 74.

volume esteve com o bergantim *Brothers* de viagem a Boston com “14042 couros” e mais “96 couçoeiras de jacarandá”³⁴⁶.

Tabela 2.8: Exportações de couros (em número de viagens)

Destino	1827	1838	1839	1840	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	Total Geral
New York			3				4	1	1	1	10	20
Baltimore	1	1	2	1			3	1	1	2	4	16
Filadélfia							1				2	3
Gotemburgo								1	1		1	3
New Orleans					1			1		1		3
Boston							1	1				2
Estocolmo				1		1						2
Antuérpia										1		1
Havana											1	1
Total Geral	1	1	5	2	1	1	9	5	3	5	18	51

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1829-1848

Tabela 2.9: Exportações de couros (volume)

	1827	1838	1839	1840	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	Total
New York			6.455				6.594		707	1.489	30.396	45.641
Baltimore	284	50	2.306	143			11.124	153	12.961	4.925	10.449	42.395
Boston							2.246	14.042				16.288
Filadélfia							7.793				489	8.282
Gotemburgo								1.500	1.500		600	3.600
Estocolmo				500		2.073						2.573
New Orleans					21			536		88		645
Havana											150	150
Total	284	50	8.761	643	21	2.073	27.757	16.231	15.168	6.502	42.084	119.574

Fonte: *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro*: 1829-1848

Conforme explica Jonas Vargas, os principais mercados dos couros eram regiões europeias, notadamente a Inglaterra, e portos dos EUA, sendo utilizados em curtumes ou como insumos industriais³⁴⁷. Com uma demanda mais elástica e variada em termos de número de portos consumidores, os couros das várias regiões (do atlântico sul) não chegavam a competir entre si por mercados. Ainda de acordo com Vargas, essa atividade era o ponto fundamental do desenvolvimento dos espaços econômicos do Prata e do Rio Grande, isto é, interligado à circuitos comerciais atlânticos³⁴⁸.

³⁴⁶ “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/8/1844, p. 6; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 8/5/1845, p. 3.

³⁴⁷ VARGAS, op. cit., p. 348, 350. Segundo Vargas, enquanto os EUA eram líderes no consumo de couros secos, a Inglaterra era a preponderante nos couros salgados, tanto nos produtos oriundos do Rio Grande, quanto do Prata. *Ibid.*, p. 249. Ver também: BERUTE, op. cit., p. 70.

³⁴⁸ VARGAS, op. cit., p. 347. Segundo este autor, a produção do Prata se comparada com a do Rio Grande era mais diversificada em número de produtos exportados e mercados de destino dessas mercadorias. *Ibid.*, p. 346.

2.6) Outros negócios: o caso do gelo

Negócio precursor e um tanto quanto curioso era o comércio de gelo na tropical cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Apesar de poucas informações a esse respeito na historiografia, sabe-se de alguns privilégios imperiais concedidos à comercialização e “fabricação” do gelo, em 1833 e 1834³⁴⁹. Curiosamente, um ano depois computamos a primeira remessa de “neve” à empresa. Nessa mesma década, há mais cinco levadas: duas em 1836, cujo montante de gelo importado chega a 450 toneladas, e o resto em 1838, uma com 195 toneladas e as outras duas sem a quantidade especificada, essas últimas num intervalo de tempo de somente dois meses³⁵⁰. Essa recorrência indica ao menos a continuidade da “aposta”.

O gelo era vendido na “Praia do Peixe a 120 rs. até meia arroba, e 100 rs. de meia arroba para cima.”³⁵¹ Essa “neveira” fora construída “pelo Sr. Maxwell” para armazenar os carregamentos de gelo oriundos de Boston, que viajavam até 60 dias pelos mares atlânticos³⁵². Seu transporte ocorria em cubo ou lascas e a perda podia ser de até 40% do peso inicial³⁵³. Segundo Monteleone, a tecnologia de extração e transporte fora desenvolvida por Frederick Tudor (da *Tudor Ice Company*) na virada do século XVIII para o XIX, e inicialmente o gelo servia como lastro dos navios. Ao longo dos oitocentos, seu consumo é disseminado em várias regiões dos EUA, especialmente ao redor de Boston.³⁵⁴

³⁴⁹ Todos aparentemente estrangeiros. São eles: 1) Máquina para fabricação de gelo artificial Patentes (1808 - 1882) DATA 06/11/1834 CARTA IMPERIAL BENEFICIÁRIO JOSÉ ESTEVÃO GRONDONA; 2) fábrica de gelo e líquidos refrescantes Patentes (1808 - 1882) DATA 04/08/1861 PRAZO 10 ATO LEGAL DECRETO Nº 2817 BENEFICIÁRIO HUGH MULLENEUX LAWRENCE; 3) Fábrica de gelo e ar frio Patentes (1808 - 1882) DATA 14/10/1862 PRAZO 10 ATO LEGAL DECRETO Nº 2987 BENEFICIÁRIO FERDINAND P. E. CARRÉ; 4) comércio de gelo no Império Patentes (1808 - 1882) DATA 03/08/1833 PRAZO 15 ATO LEGAL CARTA IMPERIAL BENEFICIÁRIO GIACOMO ALESSI E MANOEL PEMAN. Agradeço ao professor doutor Luiz Fernando Saraiva por essas informações.

³⁵⁰ “Telegrapho”, *Diário do Rio de Janeiro* 28/04/1835, p. 4; “Telegrapho”, *Diário do Rio de Janeiro* 25/05/1836, p. 4; “Telegrapho”, *Diário do Rio de Janeiro* 23/11/1836, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/10/1838, p. 3; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/10/1838, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/11/1838, p. 4.

³⁵¹ “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 17/10/1838, p. 4. Ou “a 120 rs. até 16 libras, e 16 libras para cima 100 reis.”; “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 07/11/1838, p. 4.

³⁵² *Diário de Saúde* 1835, p. 144.

³⁵³ MONTELEONE, Joana. *Sabores Urbanos: alimentação, sociabilidade e consumo* (São Paulo 1828-1910). São Paulo, 2008. (Dissertação de Mestrado). USP. PPGHE. p. 122.

³⁵⁴ *Ibidem*.

Ao que parece, o negócio engrena, pois na década seguinte a empresa ainda recebe mais dois carregamentos: 150 toneladas em 1843, na galera *Hopwell* de Nova Iorque com mais uma boa carga de “taboado”, fazendas e 30.323 libras de chumbo; e mais 157 toneladas em 1847³⁵⁵. Com a exceção da entrada nova-iorquina, todas as outras vieram de Boston. Também nos anos 1840, outras empresas começam a receber gelo. A norte-americana Birkhead & Comp. importa 289 toneladas, enquanto a Schroeder e comp. 303 t., numa embarcação fretada pela própria Maxwell³⁵⁶.

Um dos usos comuns desse produto era a fabricação de sorvetes, através da mistura de xaropes de frutas com o gelo. Provavelmente, a primeira confeitaria carioca que vendia gelo e sorvetes era a *Café do Círculo do Comércio* dos sócios N. Denis e o italiano Luiz Bassini, fundada em 1835³⁵⁷. Era frequentada principalmente por senhoras de alta classe que se inseriam, segundo Monteleone, num processo de “cosmopolitização do gosto e dos hábitos cotidianos” ao longo do século XIX. Nesse processo, houve a propagação de cafés e restaurantes que serviam cerveja, vinho, água gasosa, limonadas e sorvetes como símbolos de *modernidade*. Esses estabelecimentos primeiro estimularam a importação de insumos ou das próprias mercadorias a serem comercializadas, o que acabou fomentando a criação de uma “indústria nacional” voltada à fabricação desses produtos³⁵⁸. Em 1842, a confeitaria da Roza (propriedade de A. P. Castro e comp.), rua Direita n. 22, vendia o gelo “por libras e arrobas” e “sorvetes de diferentes qualidades feitos com toda a perfeição e aceio”³⁵⁹.

Além dos sorvetes e da óbvia conservação de alimentos, uma das utilidades do gelo estava no uso medicinal, “recurso terapêutico poderoso” contra hemorragias, membros inchados, febres etc., segundo artigo do Dr. J. F. Sigaud³⁶⁰. Após detalhar os processos de armazenamento e transporte do gelo, o doutor arremata “he assim que os americanos acondicionão este deposito de gelo, para poder transporta-lo para o Brazil,

³⁵⁵ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 31/08/1843, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/11/1847, p. 4.

³⁵⁶ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 12/01/1848, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 20/03/1844, p. 4.

³⁵⁷ MONTELEONE, op. cit., p. 121, 127.

³⁵⁸ Ibid., p. 119, 128.

³⁵⁹ “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 19/01/1842, p. 3. Ver também “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 05/11/1842, p. 3.

³⁶⁰ *Diário de Saúde* 1835. p. 144.

Antilhas, e Calcutá na Índia; indústria nova que indica, quanto os habitantes do Norte-America são industriosos e empreendedores”³⁶¹.

A análise das viagens comandadas pela Maxwell Wright & comp. ao longo dessas duas décadas renderam um inventário extremamente variado de mercadorias, portos, circuitos comerciais e negócios. Estabelecer filtros e análises desse emaranhado de atividades não é uma tarefa fácil. Cada produto comercializado mais do que o eventual já constitui um caminho de investigação histórica, a revelar as cadeias de homens que produziam, comercializavam e consumiam esses bens.

Se essa ampla diversidade indica uma atuação em muitos aspectos semelhante aos *negociantes de grosso trato*³⁶², o caráter mais evidente dos negócios da empresa se dava pela lógica do *capital mercantil* e *capital usurário*, ou seja, na esfera da circulação das mercadorias e não na produção. A firma acumulava recursos a partir da compra e posterior venda das mercadorias e do empréstimo a juros do capital-dinheiro³⁶³. Como grande negociante atacadista, a empresa comercializava grandes quantidades dos mais variados produtos, não exclusivamente especializada no circuito café-farinha³⁶⁴. Pode-se

³⁶¹ Ibidem.

³⁶² Segundo José da Silva Lisboa, os negociantes de grosso trato seriam grandes comerciantes atacadistas “que empregam grandes fundos em tráficos, e manufaturas, pondo em rápido movimento e extensão a indústria nacional, salariando e mantendo muitas pessoas, e assim indireta mas eficazmente promovendo a agricultura, original fonte de riquezas sociais (...) São os que fazem o comércio da especulação, bancos e seguros. Precisam de grande penetração, sagacidade e inteligência teórica e prática, para bem calcularem as circunstâncias vantajosas aos negócios que projetam”. Apud: GORENSTEIN, Riva. “Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)”. In: *Negociantes e Caixeiros na Sociedade Independência*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultural, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração. 1993. p. 133, nota 1. Essa camada superior dos negociantes conciliava inúmeras rotas, circuitos e mercadorias, que incluía o comércio de longa distância, comércio negreiro, o importador/exportador, abastecimento com o Sul, etc. Quanto maior a distância, maior o número de consignações e de predomínio. FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa ventura. Acumulação e hierarquia mercantil na praça do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1998. p. 213, 223.

³⁶³ MARX, K. *O Capital: crítica da economia política: livro I*. Tradução de Reinaldo Sant’Anna. 22ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 863, 864. Nas suas próprias palavras: “comprar para vender, ou mais precisamente, comprar para vender mais caro, D-M-D’, parece ser certamente forma particular de uma espécie de capital, o capital mercantil.” Ibid., p. 186. Ou ainda: “a forma D-M-D’, compra para vender mais caro, aparece mais claramente no capital mercantil propriamente dito. Por outro lado, todo o seu movimento se processa dentro da esfera da circulação.” Ibid., p. 194.

³⁶⁴ JARNAGIN, op. cit., p. 122. Rafael Marquese defende que “na trajetória da Maxwell Wright & Co, podemos ver a passagem do sistema comercial criado logo após a fuga da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, com o domínio dos mercadores britânicos sobre o ramo de importação e exportação em larga escala, para o sistema comercial fundado na exportação cafeeira, com grande presença de

extrapolar ainda a conhecida preponderância do *capital mercantil* no plano interno da economia imperial e na praça do Rio de Janeiro para o próprio *mundo atlântico*³⁶⁵.

Se nem todos os circuitos de comércio estavam ligados ao café e à demanda internacional desse produto, a grande maioria das atividades se ligava: 1) ao incremento geral das trocas a partir do porto do Rio de Janeiro, vide os empréstimos, construção e venda de embarcações, etc.; 2) ao circuito geral do tráfico de escravos, seja no financiamento de expedições, empréstimos a negreiros, construção de embarcações para o tráfico, mas também no comércio que alimentava essa atividade na própria África.

mercadores norte-americanos". A partir dos negócios analisados nesses primeiros dois capítulos e na própria composição da empresa fica difícil afirmar uma "passagem" entre esses dois "sistemas". Embora o estudo de uma única empresa não permita generalizações, é provável que haja uma coexistência entre essas dinâmicas. MARQUESE, op. cit., 2013a, p. 57.

³⁶⁵ Sobre a hegemonia do capital comercial no período abordado ver: MATTOS, Ilmar. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 89, 96 e 97; BERUTE, op. cit.; VARGAS, op. cit. O que era o caso de outras firmas importante do período como a *Samuel Phillips*, agentes dos poderosos *Rothchilds*; sobre ela, ver: GUIMARÃES, op. cit. 2012.

Capítulo 3: Do mundo ao Rio, do Rio para o mundo

“Elogia o mar e mantém-te em terra”

Provérbio provençal

Em março de 1846 entrava na cidade do Rio de Janeiro a barca americana *Edith*, vinda do longínquo porto de Cantão, na China. Seu manifesto apresentava a seguinte relação de mercadorias:

*Chá 2594 vol, canela 3677 vol, chapéus de sol 30 vol, ditos de manilla 19 vol, drogas 79 vol, esteiras 400 c e 285 vol, erva-doce 10 vol, fogo da China 100 vol, fazendas de seda 160 vol, gengibre em conserva 200 vol, leques 100 e 8 vol, ditos de palma 2400, ladrilhos 6200, lanternas 2 vol, mobília 54 vol, madreperola em obra 16 volum, marfim em obra 3 vol, rotim 100 vol, tabaco 19 vol, venezianas 16 vol, vermelhão a Maxwell.*³⁶⁶

Chama a atenção a imensa variedade de produtos importados e seus volumes pouco expressivos, alguns até diminutos. Não se sabe em quanto tempo esses itens foram vendidos na Corte, mas no leilão “em casa dos Srs Maxwell Wright e comp.” organizado por Campbell e Greenwood quase três meses depois ainda se vendia “fumo da China, de folha”, bem como uma enormidade de tipos de tecidos.³⁶⁷

As especiarias vindas da Ásia, consumidas no mercado brasileiro desde os tempos coloniais, tiveram um aumento significativo de preços com a Tarifa Alves Branco de 1844. O fumo em folha, por exemplo, teve uma taxa de 60%³⁶⁸. Anúncios de sua procedência eram publicados em letras garrafais nos jornais cariocas. Afinal, se o ir e vir de embarcações entre esta costa americana do atlântico e regiões do extremo Oriente era crescente após 1808, seu vulto não é comparável aos dias de hoje³⁶⁹. Se no capítulo anterior o espírito analítico se voltou aos tipos de mercadorias e seus negócios, temos de atentar agora para a *espacialidade* dos circuitos comerciais da empresa. Como

³⁶⁶ “Manifestos”, *Diário do Rio de Janeiro* 7/04/1846, p. 3.

³⁶⁷ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 14/07/1846, p. 3.

³⁶⁸ Artigo 2º do Decreto nº 376 de 12/08/1844. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-376-12-agosto-1844-560768-publicacaooriginal-83952-pe.html>. Acesso em: 16/02/2014.

³⁶⁹ A respeito do comércio Brasil-Ásia pós-1808 cf. ANTUNES, Luis Frederico Antunes. “Têxteis e metais preciosos: novos vínculos do comércio indo-brasileiro (1808-1820)”. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). *O Antigo Regime nos Trópicos: A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 379-420.

ela contribuía para estabelecer laços e pontos de contato entre regiões de organizações produtivas tão diversas? Como movimentos comerciais prévios condicionaram as ações da empresa? Quais foram as condições de operação da empresa na cidade do Rio de Janeiro? Quais foram os resultados de toda essa dinâmica?

Eis uma tímida aproximação da *geografia histórica*, na qual o *tempo* e o *espaço* se interpenetram como categorias essenciais.³⁷⁰ Como ensina Maurício de Abreu, isso significa “aliar pensamento teórico com pesquisa [empírica] de base”³⁷¹. Antes da devida descrição desses processos, se faz necessária uma breve digressão teórica.

3.1) Circuitos de comércio, espacialidade e mundo Atlântico

Um aspecto essencial a ser considerado é o espaço de atuação da firma na primeira metade do século XIX. A partir do porto do Rio de Janeiro, a empresa Maxwell, Wright & Co. estabeleceu diferentes rotas de comércio por diversas áreas banhadas pelo Oceano Atlântico, e além. Segundo Fernand Braudel, os mercados também têm a sua geografia, pois “qualquer troca ocupa um espaço e nenhum espaço é neutro, isto é, não modificado ou não organizado pelo homem”³⁷². O espaço não se constitui como um mero cenário para as ações humanas, mas é criado e recriado pelas relações sociais entre os homens e dos homens com o meio. Nas palavras da geógrafa Ana Fani, “lugar onde manifesta a vida, o espaço é *condição, meio e produto* da realização da sociedade humana em toda a sua multiplicidade”³⁷³. São os agentes sociais concretos e históricos que produzem o espaço, materializando geograficamente os processos socioeconômicos.³⁷⁴

³⁷⁰ ABREU, Maurício. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro*. Volume 1 (1502-1700). Rio de Janeiro: Andrea Jakobson Estúdio e Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2010. p. 17, 18, 19.

³⁷¹ *Ibid.*, p. 20.

³⁷² BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material e Capitalismo*. Vol. 2. (Os Jogos das Trocas). São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 156. Sobre a importância da geo-história para Braudel, ver LACOSTE, Yves. “Braudel Geógrafo”. In: LACOSTE, op. cit., p. 75-120.

³⁷³ CARLOS, Ana Fani A. *Espaço-tempo na metrópole: fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001. p. 11. Grifo meu. Sobre esses conceitos da Geografia, ver também: SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: HUCITEC, 1982. & SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1985.

³⁷⁴ CORRÊA, Roberto Lobato. “Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão”. In: FANI, Ana (org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011. p. 43, 44.

Assim, o estudo de uma empresa do porte da Maxwell Wright & Comp., que exportava uma média de quase 10% das sacas de café despachadas em todo o Império brasileiro até 1848, pode revelar algumas dimensões da importância das empresas de exportação e importação para a economia das atividades empreendidas. Como agentes de transformações, essas empresas desenham um espaço instável *constituído e constituinte*, que potencializa o impacto da *economia de mercado em formação*³⁷⁵ nos múltiplos espaços atlânticos, suas lacunas e dinamismos.

Em síntese, tomamos como ponto de partida de análise o *espaço histórico atlântico* tal qual a sua reconfiguração no século XIX. Isso possibilita o foco de pesquisa nas *unidades particulares de observação* e suas especificidades espaço-temporais sem esquecer que são partes de uma certa totalidade, ou de uma economia-mundo atlântica. Essas *unidades menores* podem ser áreas produtivas específicas, tipos de comércio ou até empresas. Nas palavras de Dale Tomich, “cada relação particular, ou seja, cada subunidade possível é formada através de sua relação com as outras, e cada uma ocupa uma posição espaço-temporal distinta na totalidade das relações que compõem a economia-mundo”.³⁷⁶ Essa perspectiva teórico-metodológica privilegia o enfoque no *mar*, conector de espaços histórico-geográficos distintos³⁷⁷. A Maxwell, Wright & Co. participa, ou melhor, compõe os fluxos comerciais que unem diferentes

³⁷⁵ Não se pode confundir a instituição historicamente constituída do mercado com a economia em geral. A *economia de mercado*, ou seja, a instituição social que passa de maneira generalizada a formar “autonomamente” preços e, subsequentemente expectativas econômicas, não é algo natural e comum a todos os períodos da história humana. Seu desenvolvimento histórico tem no século XIX o grande ponto de conformação. Nas palavras de Karl Polanyi, “*este nascente mundo dos preços resultou da expansão do comércio - instituição muito mais antiga que os mercados e independente deles – nas articulações da vida cotidiana*” numa dimensão ampliada e generalizada por várias partes do mundo. Antes disso, mesmo na história europeia, os mercados locais estavam muito mais ligados à estabilidade do que à flutuação dos preços. Dentre as condições básicas para a constituição de uma instituição de mercado de maneira mais ampla, Polanyi aponta: 1) a penetração do comércio exterior nos mercados locais de bens e serviços; 2) a constituição de mercados locais também para a terra e para o trabalho; o que teria gerado uma “*realidade substantiva até então não conhecida*”. POLANYI, Karl. *A subsistência do homem e ensaios correlatos*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. p. 49. Sobre esse desenvolvimento histórico do capitalismo, ver também: TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. 2ª ed.. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. Revisão de Rafael de Bivar Marquese. São Paulo: EDUSP, 2011. Ainda segundo Polanyi, foi somente nesse contexto histórico que a própria economia apareceria como um campo distinto do saber, justamente com os fisiocratas em fins do XVIII. POLANYI, op. cit.. Sobre a economia como saber específico, ver também: CERQUEIRA, Hugo E. A. da Gama. *O Discurso Econômico e suas condições de possibilidade*. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2000. 20 p. (Texto para discussão nº 143). Para uma visão diferenciada sobre a histórica econômica europeia e seus mercados, ver: BRAUDEL, op. cit., 1996.

³⁷⁶ TOMICH, Dale. “O Atlântico como espaço histórico”. *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 26, n. 2, 2004. p. 225.

³⁷⁷ É importante lembrar que Chales Boxer entendia o Império Português como um Imperio Marítimo. Essa herança marítima ibérica em parte se perpetua no Império brasileiro. Cf. BOXER, Charles. *O Império Marítimo Português, 1415-1825*. Tradução de Anna Olga de Barros Barreto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

unidades econômicas, desde as charqueadas do Prata até a cafeicultura do Vale do Paraíba, por exemplo. Apesar da existência de ritmos e dinâmicas econômicas próprias a cada região³⁷⁸, conforma-se também certa interdependência material e social entre as distintas áreas. Isso possibilita uma divisão espacial e material do trabalho, condicionante fundamental de uma série de aspectos da *economia-mundo* atlântica, como: o povoamento das áreas; as migrações (mesmo que forçadas); os fluxos de circulação de mercadorias; o volume e tipo de produções, etc. Assim, há em alguns níveis um entrelaçamento entre formas de trabalhos específicas e distintas num sistema costurado comercialmente.

Ao mesmo tempo e de forma complementar, o desenvolvimento dos mercados atlânticos requer o aumento do volume de produção das mercadorias a serem trocadas. Nesse sentido, o mercado é aqui apreendido como parte “das relações de produção globais”³⁷⁹ e como *locus* de contato entre agentes e mercadorias, o que gera ligações econômicas para além das fronteiras nacionais dos Estados.

Em passagem ímpar, o historiador norte-americano Dale Tomich sintetiza a função do comércio e do mercado:

*tais redes [de comércio] devem ser capazes de coordenar o movimento dos bens, dinheiro e informação, não raro através de grandes distâncias e durante períodos de longa duração; devem ser capazes de reduzir os custos da troca, vale dizer os custos de transação e transporte; devem fornecer mercados estáveis e regulares para quantidades e tipos específicos de mercadoria; e devem estabelecer convenções e instituições sociais que assegurem a troca. A racionalização da troca e o desenvolvimento do comércio e do mercado mundial criam condições para expandir a escala da produção e encorajam maior especialização e eficiência do trabalho.*³⁸⁰

Nessa perspectiva, entende-se a dinâmica da escravidão brasileira oitocentista e da economia cafeeira em sua inter-relação com o desenvolvimento do capitalismo europeu, dentro do que Alain Caillé define como *modernidade*, isto é, o “acoplamento do mercado e do capitalismo”. Para esse autor, devemos observar dois pontos fundamentais nessa caracterização: 1) a obrigatória massificação da oferta e procura para a própria existência do mercado, num contexto de reprodução da existência cotidiana das pessoas via mercado³⁸¹ (particularmente aqui no consumo de café, açúcar,

³⁷⁸ Região compreendida como um espaço construído pelas relações sociais. Ver: SANTOS, op. cit.; MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec. 1987.

³⁷⁹ TOMICH, op. cit. 2011. p. 71.

³⁸⁰ *Ibid.*, p. 72.

³⁸¹ CAILLÉ, Alain. “A dominância do Mercado”. In: LACOSTE, op. cit., p. 132.

etc. pelas classes trabalhadoras no mundo industrializado³⁸²); 2) a necessária “democratização do consumo” ou intercambialidade geral das mercadorias entre si³⁸³. Destarte, a formação do mercado mundial dependeria da formação de um sistema, “articulação determinada de muitos mercados particulares”, o que acontece com o circuito café-farinha de trigo analisado no capítulo primeiro³⁸⁴. Enfim, fica evidente a relevância das redes de comércio e dos agentes dessa atividade – as firmas comerciais – para a compreensão desses mercados em formação.

Paralelamente, a noção de *mercado* precisa ser problematizada para que a análise não se encaminhe a um entendimento *formalista* da economia. Segundo Karl Polanyi, as instituições de mercado seriam instituições de *intercâmbio*, cujas trocas são mediadas por preços formados pela oferta/procura, mas não somente. Na reflexão sobre os mercados pré-capitalistas, há a possibilidade da troca sob preços não negociados, as chamadas *equivalências fixas*, ou ainda sob as lógicas de *reciprocidade* e *redistribuição*. Assim, é fundamental atentar aos elementos funcionais que, à margem do mercado, poderiam modelar as instituições e têm grande importância prática. Enfim, mesmo o sistema de preços formados no mercado pode conter bolsões dessas lógicas apontadas acima³⁸⁵. Além disso, devemos atentar para as discussões sobre o período histórico em que o mercado – jogo entre oferta e procura – passa a condicionar a formação dos preços numa certa escala. Dessa maneira, segundo Caillé, a variação dos preços de acordo com um mercado internacional (europeu) é um fenômeno do século XIX, como também já tinha destacado o próprio Polanyi.³⁸⁶

³⁸² Cf. MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio: contribuição à Revisão Crítica da Formação e do Desenvolvimento da Economia Brasileira*. 10 ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998; TOMICH, op. cit. 2011.

³⁸³ CAILLÉ, op. cit., p. 133. Nas palavras deste autor, “*parece que não seria legítimo falar-se de mercado – além dessa forma acidental – senão em presença de uma certa sistematicidade de trocas e da constituição de uma massa indiferenciada de ofertas, confrontada com uma também indiferenciada massa de demandas.*” Ibid., p. 111.

³⁸⁴ Ibid., p. 112.

³⁸⁵ POLANYI, Karl. “La economía como actividad institucionalizada”. In: POLANYI, Karl, ARENSBERG, Conrad M. e PEARSON, Harry W. (org.). *Comercio y Mercado en los Imperios Antiguos*. Tradução de Alberto Nicolás. Barcelona: Editorial Labor, 1976. p. 311-315. A respeito do discurso econômico e de uma história da noção de *economia*, ver: CERQUEIRA, op. cit.

³⁸⁶ CAILLÉ, op. cit., p. 107-108. Ver também: POLANYI, Karl. *A grande Transformação. As origens da nossa época*. Tradução de Fanny Wrobbel. Revisão técnica de Ricardo Benzaquen de Araújo. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. Ver nota 375 acima (capítulo 3).

Assim, considera-se o mercado como *ponto de contato*³⁸⁷, fluxo ou mudança entre espaços econômicos variados, sem que se esqueça da inter-relação necessária entre produção, troca e consumo, dentro de um dado sistema histórico atlântico³⁸⁸. Não se pode também “eternizar” o mercado. Trata-se de historicizá-lo, o que exige a sua compreensão como “mediação histórica concreta entre formas específicas de produção social e organização política”.³⁸⁹

A observação mais atenta dos circuitos das diferentes embarcações endereçadas à Maxwell Wright & Comp. revela aspectos interessantes dessas espacialidades discutidas até aqui. Entre 1843 e 1848, a galera americana *Courier* realizava viagens bem padronizadas entre o Rio de Janeiro e portos dos EUA. Em fevereiro de 1843, a dita galera entrava depois de 39 dias no mar com farinha de trigo de Richmond

³⁸⁷ BRAUDEL, op. cit., 1996. p. 11, 12. A utilização dos conceitos de Fernand Braudel no estudo de empresas e seus circuitos de comércio no século XIX exige moderação e postura crítica em relação a inúmeros aspectos de suas ideias. Se o elogio do mercado enquanto *locus* da troca, da abertura e do acesso a “outros mundos” e suas considerações sobre os negociantes capitalistas como agentes desses processos podem abrir férteis caminhos de reflexão, há de se ressaltar dois pontos cruciais: 1) Braudel privilegia claramente a história de um grupo em particular, os comerciantes (e a hierarquia mercantil), o que muitas vezes exclui a produção, as relações de trabalho e outros tantos grupos sociais e aspectos econômicos fundamentais; 2) o autor francês se refere quase que exclusivamente à Época Moderna. BRAUDEL, op. cit., 1996. p. 110. Entre alguns dos “problemas” das concepções braudelianas podemos identificar: a extensão espacial do mercado durante a Idade Moderna; as origens medievais desse mercado; a importância econômica das trocas para o conjunto das economias à época; a variação ou flutuação dos preços no mercado, etc. Segundo Alain Caillé, todos esses aspectos aparecem de forma fluida ou exagerada nos textos braudelianos. CAILLÉ, op. cit., p. 99, 104, 105, 107. Acima de tudo, Braudel teria “repugnância (...) para com qualquer definição mais precisa de mercado”, o que o levava a uma certa “visão eternalista do mercado”. Ibid., p. 110 e 102. O sociólogo Philippe Steiner argumenta ainda que Fernand Braudel não define claramente a distinção entre conceitos fundamentais do seu pensamento como *economia de mercado* ou *capitalismo*. STEINER, Philippe. “Capitalismo e modernidade: o impasse sobre Max Weber”. In: LACOSTE, op. cit., p. 155. Em conferências ministradas nos EUA durante os anos 1970, publicadas como livro no Brasil em 1987, Braudel apresenta uma definição de *economia de mercado* que, antes do século XIX, seria “uma simples camada mais ou menos espessa e resistente, por vezes muito delgada, entre o oceano da vida cotidiana que a inclui e os processos do capitalismo que, uma vez em cada duas, a manobram de cima”. Trata-se de uma visão em três níveis. Em tom elogioso, o mercado seria a fundamental conexão entre a produção e o consumo, enquanto o *capitalismo* seria, à grosso modo, “a forma como se conduz, para fins usualmente pouco altruístas, esse jogo constante de inserção [de capital na produção]”. Essa esfera superior, o *contramercado*, fugiria às regras de oferta e procura nas suas transações e na formação dos preços já que o grande comerciante acaba por acumular recursos e conhecimentos sobre as duas pontas da produção e do consumo, concentrando o comércio de longa distância em suas mãos. Isso teria gerado trocas desiguais, especulação (espaço da livre manobra) e maximização dos lucros. Ver: BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Tradução Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Rocco, 1987. p. 39, 43 (grifos meus). Sobre a influência de Weber no pensamento de Braudel ver: STEINER, op. cit.

³⁸⁸ O polonês Witold Kula argumenta que a tripartição *produção, distribuição e consumo* são parâmetros (e suas terminologias) fundamentais à discussão de qualquer economia, especialmente para a comparação entre sistemas econômicos distintos. KULA, W. “Da Tipologia dos Sistemas Econômicos”. In: FOURASTIE, J. (et al). *Economia*. Rio de Janeiro, FGV, 1975. p. 104. Ver também: BARROS, José D’Assunção. Os sistemas econômicos e suas formas de racionalidade. *Revista de Economia*, v. 38, n. 1 (ano 36), p. 109-131, jan./abr. 2012. Editora UFPR.

³⁸⁹ TOMICH, op. cit., 2011. p. 73.

endereçada à Maxwell. Menos de 15 dias depois, no primeiro de março, o navio do capitão William Wolf(e) carregava 4.912 sacas de café à Nova Iorque³⁹⁰. E o ciclo se repetia duas vezes mais no mesmo ano, em julho e novembro. Essa periodicidade se mostrou constante até 1848, ou seja, três viagens por ano: a primeira entre fevereiro e março; a segunda entre julho e agosto; e a última entre novembro e dezembro. Isso quer dizer, no mínimo, que o capitão Wolf e seus tripulados³⁹¹ cruzaram a Linha do Equador por dezoito vezes em seis anos!

A média de dias no mar da *Courier* ao vir dos EUA era aproximadamente 43,8 dias (38 no mínimo e 50 no máximo). Ao todo, trouxe 40.662,5 barricas de farinha de trigo em dezesseis viagens, pois há mais duas sem a indicação da quantidade de farinha transportada. A tonelagem média da *Courier* nessas entradas era 386,9, sendo 280 toneladas o mínimo e 680 o máximo; essas duas foram os únicos valores fora da casa das 300 toneladas. Embora cerca de metade das regiões de origem dessas importações seja Nova Iorque é quase certo que a *Courier* comercializava a farinha de Richmond e Baltimore, mas tinham que passar pelo importante porto do Norte³⁹². Já as exportações foram integralmente endereçadas à Nova Iorque, num total de 81.654 sacas de café nas dezoito viagens. A tonelagem indicada para essas exportações foi sempre de 510, com a exceção de uma única viagem com 540 toneladas. Outros navios também executavam os mesmos movimentos do *Courier* ao longo das décadas de 1830 e 1840; o que impressiona, nesse caso, é o volume e principalmente a periodicidade.

Os circuitos do bergantim *Indus* demonstram outras conexões. Depois de seis dias no mar vindo da Bahia, primeira paragem de um percurso que começara em Baltimore, a embarcação trazia 1.721 barricas de farinha, mais 348 caixas de chá e 16 caixas de tabaco. Como na dinâmica da galera *Courier*, poucos dias depois o navio voltava ao porto norte-americano com 2.456 sacas de café³⁹³. No movimento subsequente, em finais de 1847, o veleiro aportava no Rio, após passagem pela Bahia, com 1.646 barricas de farinha, 489 libras de cera e 16 caixas de fumo. Em menos de

³⁹⁰ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 21/02/1843, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 02/03/1843, p. 3.

³⁹¹ Média de 17, 14 tripulantes em todas as viagens, sendo 14 no mínimo e 21 no máximo.

³⁹² VILLA, Carlos Valencia. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH. p. 83, 84..

³⁹³ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 6/7/1847, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 13/7/1847, p. 3.

dois dias, o navio seguia “com parte da carga” para Montevidéu³⁹⁴. No despertar de 1848, esse bergantim entrava do referido porto platino e, em menos de duas semanas depois, já estava em mares atlânticos novamente com destino à Baltimore carregando 1.886 sacas de café e 3.049 couros reexportados “do Rio Grande”³⁹⁵. Provavelmente há um equívoco aqui na região de origem dos couros. Essa mesma embarcação voltará a executar por duas vezes mais o movimento inicial (Baltimore – um porto – Rio de Janeiro – Baltimore) ainda em 1848, o primeiro a passar pela Bahia e o segundo por Pernambuco. Em quase todas as expedições o capitão do *Indus* fora *Joseph Le Bron* (ou *Le Brow*). O mais salutar nessa *espacialidade* comercial é a constatação da existência de uma rede de distribuição de farinha de trigo, integrada às linhas de comércio de outros produtos e portos, para regiões ao norte e ao sul da Corte imperial.

No que tange às rotas do Rio da Prata, um trajeto da barca americana *Sagamore* é bem ilustrativo do circuito atlântico do sal. Após oito dias de viagem desde a Bahia, o navio encaminha-se, em menos de cinco dias ao seu destino final, Montevidéu. O ano era 1843 e a carga o sal, insumo fundamental à produção do charque, que seria consumido basicamente por escravos, seja no Império do Brasil, seja alhures³⁹⁶. Ilustrativo do comércio de couros, derivado da pecuária, é o caminho da barca oriental *Juanna Abelina*. Ela traz couros de Montevidéu em setembro de 1848 e poucos dias depois “segue com a carga com que entrou” para Nova Iorque³⁹⁷. O mesmo percurso fora realizado pela barca *Francis Patridge* e pelo bergantim *John Enders*, este iniciando viagem em Santa Catarina³⁹⁸. Em ambos os casos, os couros eram exportados a Nova Iorque junto com sacas de café.

As figuras 3.1 e 3.2 organizam de forma meramente ilustrativa os circuitos analisados.

³⁹⁴ “Manifesto”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/11/1847, p. 3, 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/11/1847, p. 3.

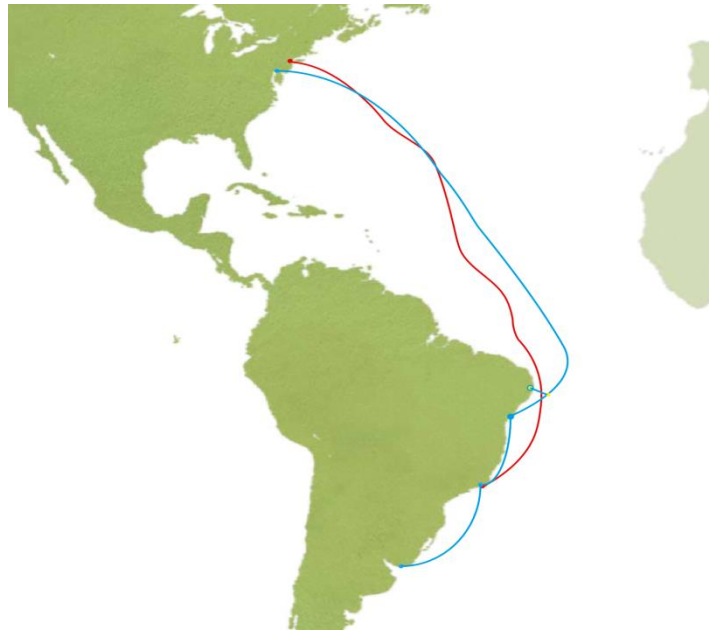
³⁹⁵ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 2/1/1848, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/1/1848, p. 3. Em todas as viagens que carregavam farinha, a tonelagem era de 198, enquanto que os lastros de café abrangiam 228 toneladas.

³⁹⁶ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 20/3/1843, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 23/3/1843, p. 3. Essa mesma embarcação já havia trazido sal à empresa em finais de 1841, desde a Ilha de São Tiago, Cabo Verde; ver: “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 29/12/1841, p. 4.

³⁹⁷ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 22/9/1848, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/9/1848, p. 3.

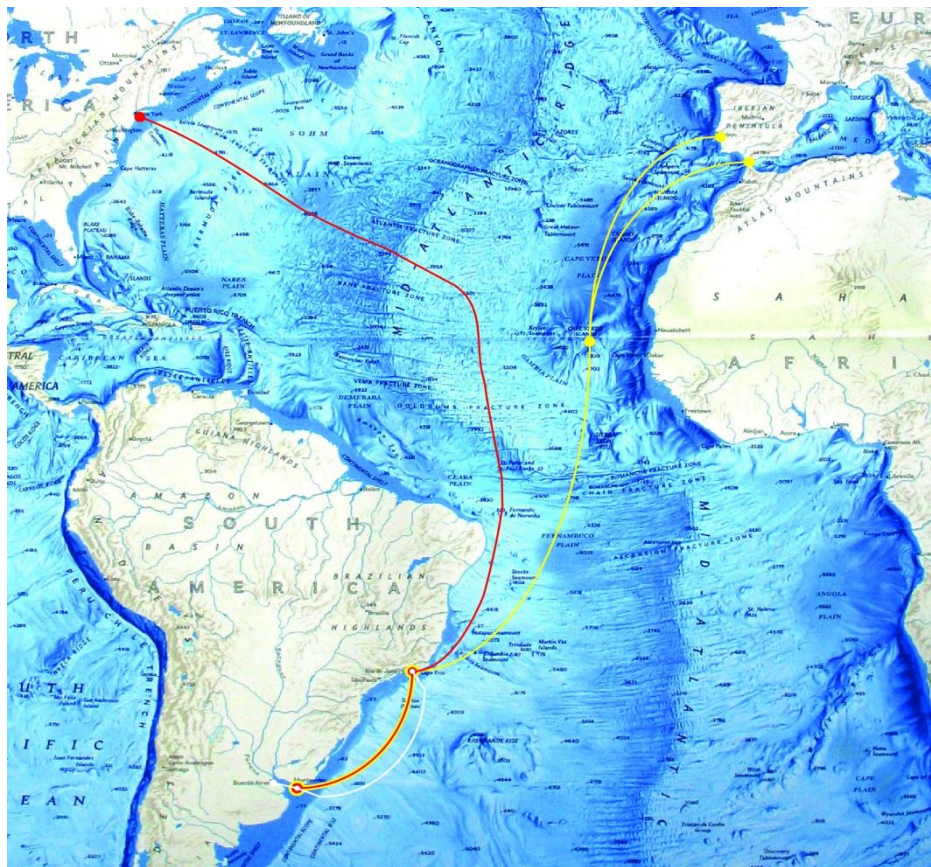
³⁹⁸ Respectivamente: “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/6/1848, p. 4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/6/1848, p. 3, 4; “Suplemento”, *Diário do Rio de Janeiro* 13/9/1845, p. 6; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 23/9/1845, p. 2.

Figura 3.1: Rotas do *Courier* (vermelho) e do *Indus* (azul)



Fonte: *Diário do Rio de Janeiro*: 1842-1848

Figura 3.2: O comércio de carnes (branco), de sal (amarelo) e de couros (vermelho)



Fonte: *Diário do Rio de Janeiro*: 1841-1848

Para cada complexo de atividades havia circuitos comerciais correspondentes que, nas sucessivas idas e vindas das embarcações, produziam *especialidades* específicas e possibilitavam o surgimento dos mercados. Ao mesmo tempo, estabeleciam-se as ligações entre formas diversas de organização produtiva e econômica, que se interligavam. A participação da Maxwell Wright & Co. em cada rota variava muito, desde o comércio com a costa africana, que não era tão expressivo, mas fomentava o contrabando, até a atividade pesqueira, na qual a empresa era um expoente e agregava rotas pouco comuns por regiões do Atlântico Sul e Pacífico Sul. No que diz respeito ao comércio de carnes, o historiador Andrew Sluyter é categórico ao definir a chamada “tasajo trail” como “*one such meridional current within the space of flows through which the Atlantic world emerged during the nineteenth century*”.³⁹⁹

Dessa forma, os exemplos dessas embarcações e seus circuitos demonstram a constituição do Atlântico como um “espaço de fluidos”, constituinte e constituído em parte pela ação de empresas comercializadoras desses produtos internacionalizados, como era o caso do café, escravos, carnes, etc. Nas palavras de Andrew Sluyter, o atlântico era “*a living world of agency*”, para além das fronteiras nacionais⁴⁰⁰. Assim, era o mercado constituído por essas trocas que possibilitava tanto o desenvolvimento histórico do capitalismo quanto as linhas de sua face atlântica⁴⁰¹.

3.2) Do Trapiche da Cidade ao Trapiche Maxwell

A compreensão das especialidades da empresa pressupõe o estudo de sua posição no espaço da própria cidade do Rio de Janeiro. A organização de uma estrutura de recepção, armazenamento e despachos de cargas era fundamental para os bons resultados dos negócios e dos constantes fluxos de embarcações. Como apontei no

³⁹⁹ SLUYTER, Andrew. “The Hispanic Atlantic’s tasajo trail”. *Latin American Research Review*, vol. 45, n.1. 2010. p. 99. (Grifos meus).

⁴⁰⁰ *Ibid.*, p. 100, 101. Sobre isso ver também: BERUTE, Gabriel. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Porto Alegre, 2011. Tese de Doutorado em História. UFRGS. PPGH; VARGAS, Jonas Moreira. *PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História). UFRJ. PPGH.

⁴⁰¹ Segundo Dale Tomich, “o mercado contribui para a coerência interna e para a unidade ‘sistêmica’ da economia social histórica. Com isso ele delinea os parâmetros do sistema como um todo e confere-lhe a sua expressão espacial como a economia mundial”. TOMICH, op. cit. 2011. p. 71.

segundo capítulo, a empresa possuía um complexo próprio de construção e reparo de navios. O trapiche, chamado até meados do século de *Trapiche da Cidade*, se tornará um dos mais importantes da cidade na segunda metade dos oitocentos, com o nome de *Trapiche Maxwell*⁴⁰². Abrigava uma área extremamente central do porto e da cidade do Rio, junto ao Paço Imperial, à Praia do D. Manuel e à Praça XV, como podemos observar nas duas figuras abaixo (figuras 3.3 e 3.4). Tratava-se da região dos grandes negócios, área de valorização imobiliária e sítio da Alfândega e da Praça do Comércio⁴⁰³.

Figura 3.3: O Trapiche Maxwell (seta), o prédio do Lloyds e o novo cais em construção no RJ - 1865



OBS: Atrás do prédio, o Morro do Castelo e torres da Igreja da Rua da Direita (atual Primeiro de março)

Fonte: <http://www.djweb.com.br/historia/seculo19/vedani2.htm>

⁴⁰² “Trapiches Alfandegados”, *Almanak Laemmert para o ano de 1851*, p. 375: “José Maxwell & Filho, r. do Mercado, 14, trapiche denominado – Cidade (também conhecido como Maxwell)”.

⁴⁰³ VILLA, Carlos Valencia. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH. p. 71.

Figura 3.4: Vista da cidade do Rio de Janeiro tomada da ilha Fiscal, *circa* 1850-1856



OBS: de Pieter Gofred Bertchem

Fonte: FERREZ, Gilberto. *Iconografia do Rio de Janeiro (1530-1890)*. Volume II. Rio de Janeiro: Casa Jorge Editorial, 2000.

Antes da centralização e organização das regras portuárias no Regulamento das Alfândegas e Mesas de Renda de 1860, quando a Mesa do Consulado (órgão criado para coordenar as exportações) é absorvida pela Alfândega e a administração da importação e exportação passa a ocorrer de maneira integrada, havia uma confusão de regras e procedimentos cumpridos e descumpridos sucessivamente pelos entes privados e pelo próprio poder público⁴⁰⁴. Em virtude do incremento geral das trocas nacionais e internacionais e principalmente das exportações do café, houve uma pressão pela ampliação da capacidade portuária do Rio, o que gerou um “crescimento estilhaçado do porto”⁴⁰⁵. O principal resultado desse processo foi a aparecimento do *trapiche alfandegado*, “que além de funcionar como estabelecimento particular, tem uma

⁴⁰⁴ CRUZ, Maria Cecília Velasco. “O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces” *Tempo/Universidade Federal Fluminense*, Departamento de História. n. 8. (Agosto 1999). Rio de Janeiro: 7 Letras, 1999. p. 8-10

⁴⁰⁵ *Ibid.*, p. 10.

delegação da alfândega pela qual correm os despachos, fazem-se as verificações, etc.”⁴⁰⁶, tal qual era o trapiche da firma.

Segundo dispositivos do Código Comercial de 1850, a concessão de alfandegamento (e também do “entreposto”) só se realizava após inúmeras formalidades, como por exemplo: pedido por escrito do proprietário ou locatário do prédio; atestado de que o mesmo não sofria processos judiciais; exame do edifício; declaração dos gêneros que pretendia depositar; informação do Inspetor da Alfândega, “ouvidas a “Praça do Comércio e a Intendência Municipal”⁴⁰⁷. O alfandegamento pressupunha uma fiscalização constante por parte do Estado e os fiscais da Fazenda tinham amplos poderes de multar, suspender e até despedir o administrador do trapiche. Este se comprometia a realizar e enviar balanços diários de entrada e saída das mercadorias no estabelecimento, o que não eliminava possíveis fraudes e descumprimentos.⁴⁰⁸

A despeito das permanências e mudanças nesses procedimentos, eles retratam basicamente uma situação típica do pós-1850, regulamentadas pelo Código Comercial. São, portanto, aspectos que fogem às balizas históricas desse estudo. Com o intuito de compreender como operava a empresa Maxwell Wright & Co., ou melhor, a sociedade de dois de seus membros, José Maxwell e seu filho, que logrou incorporar a importante área do trapiche da cidade, devemos recuar no tempo e entender minimamente como funcionava o porto até meados do século.

Até os anos 1830, a Maxwell Wright & Comp. realizava suas operações a partir do trapiche da cidade, mesmo quando a firma ainda se localizava na rua detrás do Hospício. Foram vários leilões realizados que abarcavam uma ampla variedade de produtos desde “60 pipas de vinho madeira e 30 barris de azeite para luzes”⁴⁰⁹ até “carne de vaca, salgada, e de porco”⁴¹⁰, todos organizados diretamente pela empresa ou pelo leiloeiro Carlos Cannel⁴¹¹. Apesar da ausência de operações entre 1833 e 1836, a empresa volta a leiloar bens naquele lugar em 1837 e 1838⁴¹². É neste último ano que os credores do falido David Vaughan, caso discutido no capítulo 2, deveriam receber suas

⁴⁰⁶ Ibidem.

⁴⁰⁷ Ibid., p. 11

⁴⁰⁸ Ibidem.

⁴⁰⁹ “Leilões”, *Jornal do Commercio* 6/07/1829, p. 1.

⁴¹⁰ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 8/3/1832, p. 56.

⁴¹¹ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 3/11/1830, p.2; “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 19/05/1831, p.2.

⁴¹² “Notícias Particulares”, *Diário do Rio de Janeiro* 11/08/1837, p. 4; “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 2/03/1838, p. 4.

partes do rateio de bens do referido “no escriptorio de Maxwel Wright e comp., trapiche da cidade”.⁴¹³ A referência a essas atividades visa demonstrar basicamente a utilização exclusiva dessa estrutura portuária pela empresa, apesar de novo período (1839-1842) sem operações computadas no dito trapiche.

Em meados de 1843, o *Diário do Rio de Janeiro* publicava uma resolução aprovada pela Assembleia Geral Legislativa de “compra [por parte do governo] do trapiche denominado – da Cidade – situado junto à alfândega d’esta corte”⁴¹⁴. O acordo fora acertado em cinco de dezembro do ano anterior e seu texto fora assinado por Carlos Carneiro de Campos (Marquês de Caravelas) e S. Martins, deputados da assembleia legislativa à época. As condições e cláusulas explicavam didaticamente o trâmite: o governo pagava 550:000\$000 ao Sr. conde de Sarapuhy, Bento Antonio Vahia, proprietário do estabelecimento⁴¹⁵. A primeira das obrigações do governo era a de “indemnizar ao rendeiro do dito trapiche o Sr. José Maxwell pelo tempo que faltar para o cumprimento da escriptura de arrendamento.”⁴¹⁶ Vale citar na íntegra:

[...] O mesmo governo obriga-se pelo respeito ao credor e rendeiro do sobredito Sr. conde (o Sr. José Maxwell.)

1.º A conceder-lhe o prazo de quatro meses, contados do dia em que este contrato for aprovado pela assembleia geral, para que ele possa effectuar a sua mudança e deixar ao governo o livre uso do trapiche.

2.º A pagar-lhe, a titulo de indemnização dos lucros que teria, e dos prejuízos que passa sofrer, a quantia de quatro contos de réis por cada mez que faltar para o cumprimento da sua escriptura de arrendamento, a contar do dia em que for aprovado pela assembleia geral o contrato da compra do trapiche.

O contrato será assignado pelos Srs. Conde e condeça de Sarapuhy, conde e condeça de Iguassú (como hypothecarios causa dotis) e José Maxwell.

Secretaria d’estado dos negócios da fazenda, em cinco de dezembro de 1842. – Conforme, João Maria Jacobina. (grifos meus)

E a forma de pagamento seria a seguinte:

⁴¹³ “Notícias Particulares”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/08/1838. p. 4.

⁴¹⁴ “Interior”, *Diário do Rio de Janeiro* 8/06/1843, p. 1.

⁴¹⁵ Bento Antonio Vahia, Conde de Sarapuhy, era descendente de uma família da “nobreza da terra” do Rio de Janeiro, Azeredo Coutinho e Vahia. “Era Moço Fidalgo da Casa Imperial, Guarda Roupa de Sua Magestade D. Pedro II e grande do Império”. VASCONCELOS, Barão de; e SMITH VASCONCELOS, Barão de (orgs.). *Archivo Nobiliarchico Brasileiro*. Lausanne: La Concordia, 1916. p. 434

⁴¹⁶ “Interior”, *Diário do Rio de Janeiro* 8/06/1843, p. 1.

A pagar ao Sr. José Maxwell a soma de de que lhe é devedor o conde de Sarapuhy, e à entregar ao mesmo conde em letras a 1, 2, 3, 4, 5 e 6 meses a soma restante de ... cujas somas prefazem o total de quinhentos e cincoenta contos.

Não se sabe exatamente o tempo que ainda faltava de contrato entre Maxwell e o dito conde, nem quanto foi pago ao inglês.

Findo o prazo de quatro meses para a saída do trapiche, a Maxwell Wright certamente ainda operava por lá. Há um leilão de fumo no trapiche em finais de maio⁴¹⁷ e um anúncio de venda de escravos de novembro do mesmo ano em que o interessado poderia vê-lo “no trapiche do Sr. Maxwell [...] e falar com o [seu] caixeiro”⁴¹⁸. De qualquer maneira, em setembro de 1843, a José Maxwell & filhos, sociedade composta por pai e filho que também operava no trapiche a partir de meados dos anos 1840⁴¹⁹, obtém a licença para compra de outra área por 20 contos de réis do “terreno de marinhas que possui [José Antonio Alves Carvalho] na Praia do Peixe”.⁴²⁰

No final de 1843, um periódico anunciava a “venda das melhores propriedades do Rio de Janeiro”. Novamente, vale conferir o texto na íntegra:

Para liquidação e pagamento das dividas da casa do falecido Exm.º conde de Sarapuhy, vende-se o trapiche da cidade, que hoje é ocupado pelos Srs. Maxwell Wright e comp., e o quarteirão de casas que fazem frente para as ruas do Rozario, Direita e Praia do Peixe. Aditem-se propostas para todas estas propriedades reunidas ou separadas.

O trapiche é por si é uma peça muito recomendável, e não só se vende todo como se divide, porque, ainda que dividido, ficão três magníficos trapiches.

*As casas igualmente se vendem todas ou separadas, conforme melhores vantagens se oferecer; quem pretender a todo ou em parte, dirija-se a sua proposta à rua do Rozário n. 37, aonde se poderá ter mais amplas informações sobre este negócio.*⁴²¹

Atesta-se inicialmente que a empresa não deixara o trapiche. Em segundo lugar, temos a dimensão do tamanho e da centralidade da estrutura em relação ao porto e à

⁴¹⁷ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/04/1843, p. 3.

⁴¹⁸ “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 4/11/1843, p. 4.

⁴¹⁹ A primeira referência a essa sociedade está no *Almanak Laemmert para o ano de 1847*, p. 350. Nas fontes, não dá para separar as atividades das empresas. Na realidade, todas as embarcações eram à Maxwell Wright & Co. e a José Maxwell & filhos fora organizada provavelmente para gerenciar os amplos bens da família, em especial, o trapiche, condição básica ao boom de atividades da empresa.

⁴²⁰ “Interior”, *Diário do Rio de Janeiro* 20/09/1843, p. 1. O pedido de licença fora realizado por Alves Carvalho e o parecer aprovado que concedia a licença, mediante o pagamento do laudêmio, era assinado pelo vereador Gabriel Getúlio Monteiro de Mendonça. ‘26ª sessão da câmara municipal de 1/9/1843’: essas são as datas das transcrições das sessões, não necessariamente das discussões. Procederei da mesma maneira daqui por diante.

⁴²¹ “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/12/1843, p. 4. Grifos meus.

cidade do Rio de Janeiro. Tratava-se de uma “peça muito recomendável” podendo ser inclusive dividida em três partes. Além disso, estava localizado ao pé do Paço e agregava ainda o quarteirão entre as ruas: Direita, Praia do Peixe e Rosário.

O anúncio continua até março de 1844. Não se pode precisar a fatia do trapiche da cidade comprada pela José Maxwell e filho, provavelmente uma boa parte ou até a sua integralidade. Em finais de fevereiro desse ano, a Campbell e Greenwood leiloavam naquele sítio “uma porção de farinha de trigo, com avaria, vinda pelo patacho *Elizabeth*, de Philadelphia”,⁴²² sob consignação da M. Wright. A partir de 1847 essa sociedade constava como a proprietária do “trapiche alfandegado denominado – Cidade”; na praia do Peixe n. 14, mesmo endereço da Maxwell Wright & Co.⁴²³.

Ainda no ano de 1844, a empresa inicia a tentativa de ampliação de sua área de atuação no porto do Rio. Em inícios de setembro, a Câmara Municipal discutia os “requerimentos de José Maxwell e Filhos, para aforamento de marinhas na Praia do D. Manuel”⁴²⁴. Dois meses depois, assim estava a contenda:

*Sellados os conhecimentos e paga a taxa, se **passa a carta de aforamento requerida, como está determinado**, fazendo o contador a conta dos fóros que se deve, segundo o parecer por mim dado em 22 de agosto ultimo; e depois d’isto satisfeito devem-me ser remetidos estes papes para dar meu parecer sobre o trapiche. Rio, 4 de outubro de 1844. – Getulio.*⁴²⁵

A situação favorável a Maxwell pareceu ainda mais positiva quando em finais de novembro o vereador Gabriel Getulio Monteiro de Mendonça defendia

que se afore ao suplicante 32 palmos e meio de fundo e 84 de frente, de terrenos na praia do Peixe, unidos ao terreno que o suplicante comprou a José Antonio Alves de Carvalho; tirando o alinhamento pela esquina da praça do Mercado do Peixe, conforme a planta junta, levando-se ao conhecimento do governo para a sua

⁴²² “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 28/02/1844, p. 3. Essa embarcação voltaria à Filadélfia sob frete da empresa poucos dias depois do leilão levando 848 sacas de café. “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 2/03/1844, p. 3.

⁴²³ *Almanak Laemmert para o ano de 1847*, p. 306, 350. Essa informação se repete no *Almanak Laemmert para o ano de 1848* p.405, mas não consta que o trapiche era “alfandegado”. Nos almanaques de 1844 a 1846, não há informações sobre a propriedade do mesmo.

⁴²⁴ “Rio de Janeiro – Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 25/09/1844, p. 1, ‘46ª sessão em 10 de setembro de 1844’.

⁴²⁵ “Rio de Janeiro – Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 18/10/1844, p. 1; ‘52ª sessão em 4 de outubro de 1844’. Grifos meus.

*aprovação, procedendo-se antes à termo de medição e avaliação, a que logo deverá proceder o engenheiro de marinhas. Rio, 29 de novembro de 1844.*⁴²⁶

Contudo, sem mais explicações na transcrição das longas discussões publicadas em três páginas do *Diário do Rio de Janeiro*, o Sr. vereador Pereira Reis “pede o adiamento por duas sessões”, o que é acatado pela câmara presidida pelo Sr. João Silveira do Pilar.⁴²⁷ Duas semanas depois, a Câmara volta ao assunto. A proposta do vereador Getúlio era de 400 contos de réis a serem embolsados pelo legislativo da cidade referentes ao aforamento de 34 ½ palmos de terreno de marinha. Alegando o “súbito valor” dos “terrenos de marinhas desde a Saude até a praia de D. Manoel”, o Sr. vereador Pereira Reis classificava o possível aforamento⁴²⁸ em local tão ilustre como uma “prodigalidade”⁴²⁹ – um desperdício. Tal procedimento só poderia ocorrer em caso do Sr. Maxwell “dar para os cofres da câmara somma correspondente ao menos do valor dos terrenos da praia de D Manuel”, mas principalmente após a consulta ao Governo (central) sobre o uso da dita área, conforme a portaria do tesouro público de 24 de agosto de 1842. Estabelecido o impasse, o vereador Paulo Fernandes Vianna ainda

⁴²⁶ “Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 7/1/1845, p. 2, 3, 4; ‘66ª sessão em 10 de dezembro de 1844’. A relação entre negócios e os vereadores é com certeza importante. Todavia, em virtude da própria natureza desse trabalho, não avançamos no mapeamento desses agentes sociais, o que de certa forma já foi realizado por Jupiracy Afonso Rego Rossato. Cf. ROSSATO, Jupiracy Afonso Rego. *Os negociantes de grosso trato e a Câmara Municipal da cidade do Rio de Janeiro: estabelecendo trajetórias de poder (1808-1830)*. Rio de Janeiro, 2007. Tese (Doutorado em História). UFRJ. PPGHIS. A respeito do vereador Gabriel Getulio Monteiro de Mendonça, Jupiracy destaca que ele era bacharel em Direito, presidente da Província do Espírito Santo (1830-1831), deputado (não especifica se provincial ou geral), Comendador da Ordem de Cristo e Cavaleiro da Ordem Imperial do Cruzeiro. *Ibid.*, p. 156. O mesmo Getúlio escreveu em 1844 o “Relatório sobre o numero de casas de negocio e officinas existentes neste município ...”. In: *Annaes da Biblioteca Nacional*. vol. 9. 1881.

⁴²⁷ A votação fora acirrada: “*Posto o requerimento de adiamento a votação foi aprovado pelo voto dos Srs. Pereira Reis, Rodrigues Ferreira, Emillio Maia e presidente, que desempatou com o voto de qualidade, contra o dos Srs. Tavares, Moura, Paulo Fernandes e Getulio*”. *Ibidem*. Os vereadores titulares para o ano de 1844 eram: Miguel de Frias e Vasconcelos, que estava no Rio Gande; João Silveira do Pilar, que servia à época como Presidente da Câmara na ausência do presidente titular Luiz de Menezes Vasconcelos Drumond; Dr. Antonio Felix Martins; Dr. Luiz Ferreira Da Silva Maia; Gabriel Getulio Monteiro de Mendonça; Ezequiel Correa dos Santos; Dr. Justino José Tavares; Dr. Luiz Rodrigues Ferreira. E os suplentes juramentados: Domingos José de Moura; Jacinto Rodrigues Pereira Reis; Emilio Joaquim da Silva Maia; Paulo Fernandes Vianna, que participará ativamente dessas discussões. *Almanak Laemmert para o ano de 1844*, p.167. João Silveira do Pilar era “*negociante da Praça do Rio de Janeiro, e exerceu diversos cargos públicos, como Juiz de Paz do 2º Distrito da Freguesia de São José*”. ROSSATO, op. cit., p. 332.

⁴²⁸ Foreiro ou enfiteuta é o titular de um desdobramento bastante amplo da propriedade. O enfiteuta detém praticamente todos os direitos inerentes à propriedade, ficando o antigo proprietário como “nu-proprietário”. O foreiro possui algumas reservas em seu domínio, como: 1) pagar ao nu-proprietário uma “taxa” anual, denominada foro; 2) na venda do imóvel, dar preferência ao nu-proprietário; 3) na venda do imóvel pagar ao nu-proprietário uma “taxa” denominada laudêmio.

⁴²⁹ “Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 7/1/1845, p. 4.

propõe o envio dos papéis das discussões e regulamentações a uma comissão para dar um novo parecer sobre o caso, que acaba não aprovado.⁴³⁰

Embora não conheçamos o conteúdo da referida portaria do tesouro de 24/8/1842, sua determinação é mantida numa resolução de 29 de março de 1843, da Fazenda do Conselho de Estado, órgão máximo da burocracia estatal do Império⁴³¹. A partir de uma contenda entre certo Francisco Inácio Rodrigues e as irmãs Mascarenhas, de quem tampouco temos mais informações, a resolução ressalta “o direito da Municipalidade de aforar os terrenos de marinhas do Município”, sendo que a única limitação se dava “pela necessidade que tenha deles o Governo para estabelecimentos públicos, ou por prejuízos que possam causar aos estabelecimentos da marinha (...)”. Com o terreno a sua disposição, a Câmara deveria consultar o Governo sobre se “o terreno é ou não preciso para estabelecimentos públicos, ou que sua concessão pode fazer mal aos estabelecimentos de marinha nacional”⁴³².

Mesmo que não se possa afirmar que este tenha sido o aspecto decisivo no caso, a questão jurídica com certeza complicou a tentativa de aforamento do terreno por parte de José Maxwell. Dez dias depois do dito impasse, a Câmara Municipal volta a discutir o assunto. Embora não haja a transcrição integral dos discursos, pode-se inferi-los pela assinatura do seguinte ofício endereçado aos Ministros de Negócios do Império, Marinha e Fazenda⁴³³:

⁴³⁰ “Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 7/1/1845, p. 4. O próprio Paulo Fernandes, Silveira do Pilar e Rodrigues Ferreira votam a favor, enquanto o resto é contra; os vereadores: Emilio Maia, Moura e Getúlio. Não temos informação se o vereador Paulo Fernandes Vianna era ou não descendente do intendente de Polícia e desembargador Paulo Fernandes Ferreira Vianna. A respeito de Luis Rodrigues Ferreira, Rossato informa apenas que era advogado. ROSSATO, op. cit., p. 156.

⁴³¹ “Sobre o direito da Câmara Municipal da Corte para aforar terrenos de marinhas”, *Resolução N° 19 da Seção da Fazenda do Conselho de Estado de 29/03/1843*. In: *Imperiaes resoluções do Conselho de estado na secção de Fazenda desde o anno em que começou a funcionar o mesmo conselho até o de 1865*. Anos de 1842 a 1844, Volumes 1-2. p. 69-74. Disponível em: <<http://books.google.com.br/books?id=0k8rAQAAAMAJ&pg=RA1-PR26&dq=%22Sobre+o+direito+da+C%C3%A2mara+Municipal+da+Corte+para+aforar+terrenos+de+marinhas+%22&hl=pt-BR&sa=X&ei=EGcKU7HsIdXSsATJyIGoAQ&ved=0CDwQ6AEwAA#v=snippet&q=marinha&f=false>> Acesso em: 22/2/2014. A resolução era assinada: “Rio de Janeiro em 16 de março de 1843. – Barão de Monte Alegre.” Sobre a posição do Conselho de Estado dentro da Burocracia estatal, ver o clássico: CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem. A Elite Política Imperial*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1980.

⁴³² “Sobre o direito da Câmara Municipal da Corte para aforar terrenos de marinhas” ... op. cit. p. 72.

⁴³³ *Império*: José Carlos Pereira de Almeida Torres. *Marinha*: Antonio Francisco de Paula Hollanda Cavalcanti de Albuquerque. *Fazenda*: Manoel Alves Branco. *Almanak Laemmert para o ano de 1845*, p. 58.

Illm.º e Exm.º Sr. – Sendo apresentado em câmara o parecer de um dos seus membros, para que se aforasse a José Maxwell e filhos 84 palmos de terreno com 32 de fundo, em frente do que têm os mesmos Maxwell e filhos na praia do Peixe ao pé do trapiche da cidade; resolveu a mesma câmara, por maioria de votos, em observância da provisão do tribunal do tesouro público nacional, de 24 de agosto de 1842, que antes de tomar-se em consideração o referido parecer, se consultasse a V. Ex., si poderá haver necessidade do dito terreno pelo ministério à cargo de V. Ex.: visto achar-se ele próximo de estabelecimentos públicos, e fazer parte da praça de marinhas, que foi demarcada pela câmara transacta para desembarque e venda de certos gêneros. Deus guarde a V. Ex. Paço da câmara municipal do Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1844. – Illm.º e Exm.º Sr. conselheiro José Carlos Pereira de Almeida Torres, ministro e secretário de estado dos negócios do império.⁴³⁴

Além do aumento do terreno almejado, ressalta-se principalmente o fato de ser uma ampliação do espaço, já que era um terreno “em frente” daquele já possuído pela sociedade Maxwell e “ao pé do trapiche da cidade”, que fora provavelmente comprado ainda em 1844.

Em sessão de finais de janeiro de 1845, os vereadores leem resposta negativa ao seu ofício para o caso Maxwell. Alegava-se que “fazendo o terreno parte da praça de marinhas, marcada para desembarque e mercado, está na classe dos logradouros públicos, que por lei é vedado às camaras alienar; e o aforamento é uma verdadeira alienação”⁴³⁵. Dessa maneira, volta-se à discussão do parecer adiado em dezembro de 1844, e que acaba derrotado na votação⁴³⁶.

A justificativa para a negação do aforamento já estava explícita na resolução da Fazenda do Conselho de Estado de março de 1843, comentada logo acima. Ela dizia: “sabe-se que as marinhas por nossas Leis forão sempre reservadas a logradouros públicos, e nunca se reputarão concedidas sem acto especial”⁴³⁷. Na verdade, esse documento só endossava entendimentos de determinações mais antigas, como: o Aviso Régio de 18 de novembro de 1818, que definia as terras de marinha para o uso público exclusivo; a Resolução de 12 de abril de 1824 e o Aviso de 7 de julho de 1829, ambos

⁴³⁴ “Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 13/1/1845. p. 3; ‘69ª sessão em 20 de dezembro de 1844’. Grifos meus.

⁴³⁵ “Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 7/2/1845, p. 3; ‘6ª sessão em 28 de janeiro de 1845’.

⁴³⁶ Não há transcrição dessas discussões, somente o seguinte texto: “Ficou a câmara inteirada, e sendo presentes os papeis de José Maxwell, a respeito da dita pretensão, entrou em discussão o parecer, que ficará adiado em 10 de dezembro do anno próximo passado, e posto a votação não foi aprovado.” *Ibidem*.

⁴³⁷ “Sobre o direito da Câmara Municipal da Corte para aforar terrenos de marinhas” (...) op. cit. p. 70.

“garantidores da *Nação*” como a única proprietária das marinhas⁴³⁸. A lei de 15 de novembro de 1831 consagra esses princípios, colocando as terras de marinha à “disposição das Câmaras Municipais para concessão em aforamento perpétuo e sua utilização como logradouro público”. Além disso, essa legislação define claramente as terras de marinha como “aquelas banhadas por mar ou rio navegável até 15 braças craveiras (33 metros) desde o ponto do preamar médio.”⁴³⁹ É somente nas instruções de 14 de novembro de 1832 que se inicia o serviço oficial do cadastro de marinhas, que fixou foro em 2,5% do valor dos terrenos.⁴⁴⁰

Como se vê, a concessão ou comercialização de terras de marinha era algo bem complexo. A estruturação jurídica da questão portuária e das terras de marinha no Brasil data da época do Império, mas mesmo após a Lei de Terras de 1850⁴⁴¹, essas querelas continuam, adentrando a Primeira República, especialmente no que tange aos interesses públicos e privados nos trapiches e estruturas portuárias. De certa maneira, o desenvolvimento capitalista brasileiro se deu a partir da “casca da antiga” formação social, o que seria uma marca de todos os processos de reforma e “modernização” dos portos⁴⁴². Como arcabouço jurídico à concessão de terras públicas, a matriz portuguesa atribuía tal precedência ao Estado⁴⁴³, levando, ao menos no Brasil, a uma “estatização” do que é público, isto é, a transformação da *res publica* (certos territórios que seriam de todos, ou seja, sem proprietários) em *res estati*. A referida lei de terras de marinha de

⁴³⁸ FRIDMAN, Fania. “As propriedades públicas na cidade do Rio de Janeiro”. p. 645 – Texto Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/1633/1607>>

⁴³⁹ FRIDMAN, op. cit., p. 645. Essa prerrogativa da Câmara é reafirmada nas leis 38 de 3 de outubro de 1834, 1040 de 14 de setembro de 1859, e 1507 de 26 de setembro de 1876, que ainda fixavam trechos para o aforamento de marinhas e mangues visando auxiliar financeiramente a administração da cidade. Ibidem.

⁴⁴⁰ Ibid., p. 645. Nesse documento de 1832, as benfeitorias realizadas nos terrenos de marinha ganham reconhecimento jurídico.

⁴⁴¹ A Lei de terras e o regulamento de 1854 são considerados marcos fundamentais na consolidação legal da propriedade fundiária privada no país, tendo resultado dentre outros aspectos: na formação jurídica de um mercado capitalista da terra, possibilitando o surgimento de inúmeros latifúndios privados sem a restrição de limites; na promoção da venda de terras devolutas e proibição de doações, etc. Essa legislação acarretou em inúmeras mudanças dos espaços urbanos, seus agentes, usos, etc. FRIDMAN, op. cit., p. 645.

⁴⁴² Todo o resto desse parágrafo é baseado em: HONORATO, Cezar T. *O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1870-1914)*. São Paulo: HUCITEC, 1996; especificamente os capítulos 1 e 2. A permanência do poder dos trapicheiros até a época das reformas de início do século XX seria um exemplo dessa “casca antiga”. Para a constituição do porto do Rio e suas regulamentações, ver: CRUZ, op. cit.

⁴⁴³ Isso se refere principalmente ao poder dos monarcas portugueses de se apropriarem das terras comuns a todos quando da defesa do interesse público, o que possibilita o desenvolvimento de monopólios régios, etc.

1831, que vai sendo redefinida continuamente ao longo do século XIX, é um bom exemplo da ingerência estatal na gestão do território, principalmente do litoral.⁴⁴⁴

Enfim, apesar do malogro da empreitada da Maxwell Wright & Comp. na ampliação de seus domínios de marinha, voltamos a registrar um leilão de “pertences” (velas e cabos) do patacho americano *Sea Bird*, no trapiche da cidade às dez horas em ponto⁴⁴⁵. Fretada pela empresa, essa embarcação entrara de Cádiz alguns dias antes do dito leilão com “70 lastros de sal, 250 espeques [ou estacas para cais e trapiches], e 75 remos”; enquanto saía logo depois para o Rio Grande provavelmente conduzindo sal para a “indústria do charque”. Tudo isso num intervalo de duas semanas, de 12 de agosto a 26 de agosto de 1845⁴⁴⁶.

Em finais de 1848, o “conselho de estado dos negócios do império” recebia cópias de documentos para apreciação em seção, dentre os quais um

⁴⁴⁴ Numa perspectiva temporal mais extensa, que incluiria até os anos iniciais do século XX, como o que é público se torna estatal, o Estado passa a ter o direito de alienar, conceder ou dar em posse os “bens estatais” (a priori “públicos”) a terceiros, de acordo com os diversos interesses em questão. Esse segundo movimento é caracterizado pela concessão desses bens, via concorrência, por um prazo definido e mediante uma remuneração paga ao Estado. Isso aconteceria por uma certa “incapacidade” de exploração por parte do Estado e, terminada a concessão, tudo seria incorporado ao patrimônio público. Além disso, a concessão pressupõe outras vantagens como o monopólio da atividade desenvolvida, direito sobre áreas adjacentes, garantia de juros sobre o investimento (por parte do estado) etc., tudo para atrair o investimento do capital privado e até estrangeiro em muitos casos. Para exemplificar essa questão no que tange às ferrovias, temos a garantia de 7% de juros sobre o custo do empreendimento, exploração das terras vizinhas à ferrovia e a proibição da construção de outra ferrovia concorrente num raio de 30km, com prazos variando entre cinquenta e noventa anos. Sobre essa questão: CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil*. Rio de Janeiro. Zahar Editores, 1979 (especificamente o apêndice “As Estradas de Ferro: Caminhos de uma Nova Época”). Porém, esse procedimento teoricamente não anula a característica de serviço público, o que exigiria tanto a relação com o “interesse público” quanto o controle do “público” sobre o concessionário. Esse processo é definido pelo fato de se assumir como estatal algo que é público (*res pública*), em nome da própria preservação do patrimônio. Há, nesse ponto, um duplo movimento: em virtude do poder delegado pela sociedade, o Estado tem garantida a “publicidade” de suas ações, o que é confundido e aproximado ao próprio conceito de “público” em si. Mediante a não manifestação contrária dos cidadãos, a legitimidade no controle das terras comuns ou públicas passa a alçada estatal e às forças políticas que o compõem ao longo do tempo. Na prática, a lógica da rentabilidade do concessionário é que rege essa dinâmica e não o que seria melhor para o “interesse geral”. As concessões, historicamente, tendem a ser perpétuas. Enfim, esta nota serve apenas para iluminar alguns pequenos pontos da complicada concessão de terras de marinha no país. É evidente que uma análise mais acabada de cada momento específico das concessões e desse processo no qual o Estado se torna o “legítimo” dono e concessionário do patrimônio público exigiria o esforço de refletir sobre os diferentes grupos políticos e frações de classe por trás dessa “entidade” Estado brasileiro ao longo do XIX e inícios do XX. Não se pode entender o estado fora das relações sociais e políticas mais amplas, como ensina Antonio Gramsci. Cf. GRAMSCI, Antonio. “Breves Notas sobre a Política de Maquiavel”. In: *Cadernos do Cárcere*. Notas sobre o Estado e a Política. Edição e Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. Todavia, isso foge e muito aos propósitos desta dissertação.

⁴⁴⁵ “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro* 22/8/1845, p. 3.

⁴⁴⁶ “Manifestos”, *Diário do Rio de Janeiro* 12/8/1845, p. 3; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/8/1845, p. 3.

*contrato celebrado com Joaquim José Pereira de Faro, hoje falecido, José Ferreira Maia, Joaquim Mattos Costa, e José Maxwell, para construção de um caminho sobre o mar, que comunique a rua da União, no Saco do Alferes, com a do Imperador, no sítio de S. Christovão, bem como outros papeis relativos a esse objeto,*⁴⁴⁷

cujo relator era o importante político saquarema Berardo Pereira de Vasconcelos. Assinado ainda no tempo do último regente, o conservador Pedro de Araújo Lima (Marquês de Olinda), esse contrato fora celebrado por “Francisco Ramiro d’Assis Coelho, Ministro e Secretário d’Estado dos Negócios da Justiça, encarregado interinamente dos do Império”, com os referidos “cidadãos”⁴⁴⁸. A companhia deveria construir um caminho de “quarenta palmos em quadro com paredões edificados de pedra” de largura, “calçado e construído de modo que preste commodo transito a toda a espécie de transportes”, bem como “preste commoda navegação por baixo della a barcos de pequeno bordo, sobre o canal existente entre a Ponta do Boticario, e a mencionada Ilha dos Melões, ou de João Damasceno”, isto é entre o Saco do Alferes e São Christovão. Ainda dentre as obrigações do contrato firmado para cem anos, a companhia deveria “conservar em bom estado o caminho e a ponte”, cobrando taxas de passagem pela mesma⁴⁴⁹.

Os artigos 7 e 8 do contrato concedem inúmeros terrenos de marinha à Companhia. Vale conferi-los na íntegra:

⁴⁴⁷ “Parte Oficial”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/11/1848, p. 1 – “Ministério do Império”, “expediente de 9 de novembro de 1848”. Joaquim José Pereira do Faro era negociante, traficante de escravos, Fidalgo Cavaleiro da Casa Imperial e da Ordem de Cristo e 1º barão do Rio Bonito. A respeito do dele, ver: GORENSTEIN, Riva. “Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)”. In: *Negociantes e Caixeiros na Sociedade Independência*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultural, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração. 1993.; FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa ventura. Acumulação e hierarquia mercantil na praça do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1998.; PIÑEIRO, Theo Lobarinhas. *Os Simples Comissários: Negócios e Política no Brasil Império*. Niterói, 2002. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH. A família Faro foi proprietária de fazendas de café no Vale do Paraíba, como as fazendas de São José da União (Barra do Pirai e Valença), Santana do Parahyba (Barra do Pirai) e Monte Alegre (Barra do Pirai). Teve grande influência sobre o trajeto da ferrovia D. Pedro II, vencendo a disputa com a família Teixeira Leite, de Vassouras. Cf. NOVAES, Adriano. *Os Caminhos Antigos no Território Fluminense*. Disponível em: <<http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>>

⁴⁴⁸ “Parte Oficial”, *Correio Oficial*, 30/05/1840, p. 1. Todas as citações sobre essa Companhia estão nesta mesma referência.

⁴⁴⁹ Tratava-se de uma passagem para transeuntes, comerciantes, veículos e animais, o que fica muito bem exposto pela lista de taxas. A título de exemplo, “qualquer pessoa com carga, ou sem ella vinte réis. Cavalleiro quarenta réis. Bestas, bois e cavalos quarenta réis. (...) Carros de eixo móvel de huma a duas juntas de bois carregados cento e sessenta réis. (...) Porcos e carneiros dez réis.” Ficavam isentos servidores públicos de todo tipo: tropa em serviço; correios das secretarias e gabinetes; deputados; magistrados (com distintivos); párocos; guardas policiais; etc. “Parte Oficial”, *Correio Oficial*, 30/05/1840, p. 1.

7º Fica garantida à Companhia a posse, livre de qualquer ônus, de trinta braças ao mar, já aterradas, ou que ella vier a aterrar, desde onde findarem os quarenta palmos designados para o caminho, em toda a praia do Sacco do Alferes, que actualmente não estiver occupada com edificios, ou se não achar já a forada como terreno de marinhas, e bem assim igual número de braças para ambos os lados do mesmo caminho, que a mesma Companhia aterrar sobre o mar desde a Ponta do Boticário até a Rua do Imperador, e mais trinta braças para o mar em toda extensão da sobredita Ilha dos Melões, ou de João Damasceno.

8º Ficão igualmente concedidas a mesma Companhia as marinhas desde a referida Rua do Imperador, costeando o morro dos Lasaros, até a ponte dos mesmos Lasaros, que se acharem actualmente por aforar.

Depois do prazo de contrato, a Companhia deveria pagar foros sobre alguns terrenos e entregar o caminho e ponte em bom estado ao governo. Além da cessão de uma enormidade de terras de marinha nas centrais áreas portuárias da cidade, o texto permitia “a desapropriação dos lugares, que preciso sejam para a construção do referido caminho, sendo os respectivos proprietários indenizados pela Companhia, das quantias em que forem avaliados”, mas nas áreas de marinha, “só serão indemnizados das bemfeitorias, avaliadas amigavelmente; ou judicialmente pelos meios competentes, e dando-se as partes os recursos legaes”. E para “manter a ordem no caminho”, o governo cederia os guardas à companhia, que pagaria seus soldos.⁴⁵⁰

Não se sabe mais informações a respeito das obras, que deveriam começar dentro de “dezoito mezes” a partir da assinatura do contrato, muito menos de contendas entre a administração da cidade ou do governo imperial com a Companhia. Provavelmente, essa análise do Conselho de Estado em 1848 acontecia como avaliação dessas obras, pois o prazo de conclusão da mesma era de oito anos, “sob pena de pagar a Companhia a multa de dez contos de réis, que deve depositar no Thesouro Publico Nacional em Apólices da Divida Publica.”

Por fim, não soa um exagero afirmar que a Maxwell Wright & Comp. nunca deixara o trapiche da cidade, desde finais dos anos 1820, quando ainda eram rendeiros do local. Como as circulares de 20 de agosto de 1835 e 30 de janeiro de 1836 e a resolução de 1843 davam preferência para o aforamento aos possuidores de

⁴⁵⁰ Parece que o histórico de remoções das populações urbanas e suas propriedades em virtude de grandes obras é uma tônica da cidade do Rio de Janeiro muito antes da “cidade olímpica” do Eduardo Paes (anos 2010), dos planejamentos de Carlos Lacerda (anos 1950), da derrubada do Morro do Castelo pelo governo de Carlos Sampaio (anos 1920) e do famoso “bota abaixo” do prefeito Pereira Passos (1902-1906) na conhecida “dobradinha” com o presidente Rodrigues Alves durante a reforma do porto (e da cidade) do Rio em começos do século XX.

estabelecimento dependentes de embarque e desembarque e de trapiches⁴⁵¹, é possível que apesar da venda pública do trapiche, a empresa tenha obtido alguma precedência. Como o caso do contrato de construção analisado permite demonstrar, havia uma relação umbilical entre os negócios de José Maxwell (e sua empresa) e as estruturas portuárias cariocas.

Infelizmente não há informações mais exatas sobre como e quando a empresa começou a atuar pelo trapiche. De qualquer maneira, os negociantes sabiam da sua importância para o pleno desenvolvimento das operações. Há um verdadeiro crescimento simbiótico do trapiche e da firma, durante o período estudado. Como ordem de grandeza dos seus possíveis gastos com terras de marinha, vimos uma das propostas atingir o valor de 400 contos de réis, referentes ao aforamento de 34 ½ palmos de terreno. A disposição por tão volumosas despesas estariam bem recompensadas. O trapiche da cidade convertido em trapiche do “Sr. Maxwell” se tornara o grande *centro de operações* da empresa e talvez o mais importante do próprio porto do Rio de Janeiro.

3.3) O *modus operandi*

O impulso primeiro desta seção parte da análise do panfleto *Comercial Formalities of Rio de Janeiro* escrito e publicado pela Maxwell Wright & Comp. em Baltimore através da *Sherwood & Co., printers*⁴⁵². Há quatro edições conhecidas desse texto, de 1828, 1830, 1834 e 1841. Trabalharemos exclusivamente com a última delas, a única disponível *online*. Seria interessantíssimo comparar as versões até para

⁴⁵¹ FRIDMAN, op. cit., p. 645. Segundo a resolução de 1843, “a Lei não é favorável senão à posse provada por título de concessão especial da marinha ou por *edificação sobre ela*, casos únicos em que manda estipular e não por em leilão, que é o que se pode entender por aforamento segundo o maior interesse da Fazenda Nacional”. Ela ainda retomava a Ordem de 30 de Agosto de 1835 que concedia “preferencia no aforamento dos terrenos de marinhas, não só os que ahi tiverem seus estabelecimentos de trapiches, etc., mas também os que dos terrenos de marinhas se acharem de posse pacífica na suposição de lhes pertencerem e fazerem parte de suas fazendas, etc, o que pela Ordem de 30 de janeiro de 1836 se estendia também àqueles que tivessem arrendado a uma ou mais pessoas esses mesmos terrenos em todo ou em parte para serem preferidos a seus arrendatários.” Sobre o direito da Câmara Municipal da Corte para aforar terrenos de marinhas ... op. cit., p. 71, 72.

⁴⁵² MAXWELL, WRIGHT e Co. *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*. Baltimore: Sherwood & Co., printers, 1841. Disponível online pelo projeto *American Libraries*: <<http://www.archive.org/details/commercialforma00maxwgoog>>.

compreender como a empresa apreendeu a totalidade da atividade comercial a partir do Rio de Janeiro ao longo da década de 1830. Infelizmente, não houve a possibilidade de consulta às outras edições.

O livro de 1841 apresenta cento e três páginas divididas, no que concerne ao conteúdo, em duas partes. Na seção inicial (da página 9 a 25), há uma descrição detalhada dos trâmites burocráticos do porto do Rio, como por exemplo: os locais de parada e carregamento/descarregamento das embarcações; as taxas pagas em cada instância da alfândega; a conversão das moedas, pesos e medidas; etc. É fundamental lembrar que até o Código Comercial de 1850 não há uma legislação comercial clara e estruturada para o Império, o que certamente motivou a escrita do livro⁴⁵³. Num segundo momento, os autores analisam item por item os vários produtos importados e exportados a partir do porto carioca. Além de tabelas sobre os volumes comercializados e das tarifas pagas sobre cada produto (em forma de estimativas), há um pequeno comentário sobre a viabilidade (ou não) comercial de cada produto. Essa segunda seção é dividida em “*Imports*” e “*Exports*”.

Embora o panfleto discorra sobre boa parte dos produtos comercializados pela firma, é fundamental frisarmos que o olhar crítico sobre esse texto pressupõe uma análise de *discurso*, entendido como uma “uma prática, não apenas de representação de mundo, mas de significação do mundo, constituindo e construindo o mundo em significado”.⁴⁵⁴ Por isso, é importante evitarmos os extremos nesta análise, de um lado a ênfase exagerada no poder criador de realidade do discurso, e de outro a noção do discurso como mero reflexo da realidade social.⁴⁵⁵

No que pode se denominar de prefácio do livro, são expostos os propósitos básicos da empreitada. A publicação dessa revisão do texto original, em 1841, tinha o caráter de correção dos prévios panfletos, em virtude das mudanças nas tarifas e regulamentações do porto do Rio⁴⁵⁶. Já o *leitimov* geral do panfleto, reproduzido no pequeno prefácio da primeira edição, de julho de 1828, era:

⁴⁵³ Até 1850, a legislação era baseada nas Ordenações Filipinas do século XVII.

⁴⁵⁴ FAIRCLOUG, Norman. *Discurso e mudança social*. Coordenação da tradução, revisão técnica e prefácio de Izabel Magalhães. Brasília: Ed.UNB, 2001. p. 91.

⁴⁵⁵ Sobre este tema: CARDOSO, Ciro F. S. *Narrativa, Sentido, História*. Campinas: Papirus. 1997.

⁴⁵⁶ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 3. Assim diz o pequeno prelúdio: “*Important changes in the tariff and rules of the port having rendered our pamphlets of 1828, 1830 and 1834 incorrect, we offer to our comercial friends the present, corrected to the existing regulations. Rio de Janeiro, July 1st, 1841.*”

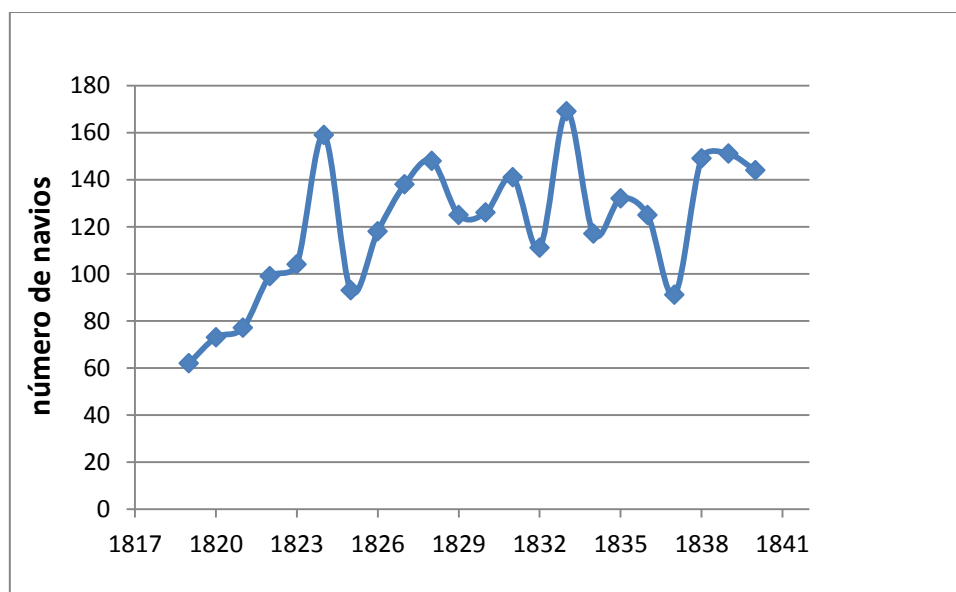
The intercourse between the United States and Brazil being extensive, and the merchant deriving many advantages from the perfect knowledge of the commercial formalities of the ports with which trades, we have prepared, for the information of our friends, the following sheets, detailing the port regulations, the custom-house proceedings, and the modes and rules of business at the place, to which we have added some brief remarks upon its imports and exports, annexing proforma sales and invoices, and numerous tables, exhibiting the results of the various mercantile transactions.

Maxwell, Wright & Co.

Rio de Janeiro, July, 1828.⁴⁵⁷

Para atestar o expressivo aumento das trocas entre EUA e Rio de Janeiro, a página seguinte ao prefácio já apresenta uma tabela com o número de embarcações norte-americanas aportadas ano a ano no porto carioca. Esses dados foram sistematizados no gráfico 3.1 abaixo, e *querem demonstrar* o crescimento da importância dessas ligações comerciais. Em segundo lugar, o outro princípio motivador da escrita seria a importância do “*perfect knowledge of the commercial formalities of the ports*”, a partir do qual boas vantagens são obtidas pelos negociantes que detém essas informações. Nesse sentido, o caráter básico da primeira parte do panfleto é de explicação sobre como se comercializava com o Rio de Janeiro. Ao mesmo tempo, o tom da escrita é claramente de promoção e propaganda sobre as possibilidades do dito porto. A própria natureza do texto apresentado enquanto um manual de comércio oferecido “*to our friends*”, aponta nessa linha.

Gráfico 3.1: Entradas norte-americanas no porto do Rio de Janeiro (segundo a firma)



Fonte: *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 4.

⁴⁵⁷ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 3.

O texto se inicia com a descrição geográfica da entrada dos barcos no porto. Após a saudação inaugural à Fortaleza de Santa Cruz, na qual os capitães recebiam diferentes instruções no caso de ser dia ou noite, os navios deveriam proceder na direção do forte Villegaignon, passando pelo forte da Lage. Todas as embarcações estrangeiras deveriam ancorar num espaço entre duas linhas imaginárias, uma traçada do forte Villegaignon até a Igreja da Boa Viagem (Niterói) e a outra desde o arsenal militar até o pequeno forte do Gragoatá. A transgressão desses limites no sentido norte implicaria multas⁴⁵⁸.

Antes de aportar no cais, o navio recebia a visita de três pequenos barcos: o do forte, que utilizava uma bandeira vermelha; um do serviço de saúde, e outro da alfândega, ambos com a bandeira imperial. Em caso de contato com qualquer outro veleiro antes dos sobreditos, o capitão pagava uma multa de 100 mil réis por cada contato, bem como mais 50 mil réis para cada pessoa que desembarcasse ou embarcasse no navio em questão⁴⁵⁹. Em realidade, nenhum tripulante incluindo os eventuais passageiros deveria deixar a embarcação até que se concluísse a visita da alfândega. Era nesse momento que o capitão deveria entregar o manifesto do navio, cujo modelo está exposto na figura 3.5⁴⁶⁰. Além disso, o mestre deveria declarar se entrava “*in full*” ou “*in franquia*”, sendo esta última a opção aconselhada no texto⁴⁶¹. Após as vistorias das cargas e bagagens não listadas no manifesto, os tripulantes recebiam “*the regulations of the fort, printed in Portuguese, French, and English, to which he [the master] should pay the strictest attention, as they are rigidly enforced, and the most trifling deviation will subject him to heavy penalties.*”

⁴⁵⁸ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 9. É interessante notar que o porto era um complexo de pontos de ancoragem que abrangiam várias partes da Baía de Guanabara, incluindo portos na Vila Real da Praia Grande, depois chamada de Niterói.

⁴⁵⁹ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 9. O decreto de 22 de junho de 1836, reproduzido em inglês no livro, definia ainda que a pessoa multada por trocar de embarcação seria “*detained in custody until the fine is paid*”. *Ibid.*, p. 10.

⁴⁶⁰ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 23.

⁴⁶¹ *Ibid.*, p. 9-10. “*And as every advantage is secured, and none lost, by reporting for entry ‘in franquia’, we should advise that it be done in all cases, until he [the master] can communicate with his consignee.*”

Figura 3.5: Modelo de manifesto exigido no Brasil

FORM OF MANIFEST REQUIRED IN BRAZIL.

Report and Manifest of the cargo, laden at the port of _____ on board the American ship S—, Capt. E. T—, (burden 416 tons), bound for Rio de Janeiro and a market, and consigned to Messrs. C. D. & Co.

MARKS.	NUMBERS.	MERCHANDISE.	CONTENTS, QUANTITIES, AND WEIGHT.	SHIPPER.	CONSIGNEE.
Brand.	196	1000 - One thousand barrels flour,	wh'g 196,000, one hd. and ninety-six tho. lbs.	A. B. & Co.	C. D. & Co.
B	50	- Fifty barrels wheat,	cont'g 180 bushels, one hund. and eighty bu.		
C	50	- Fifty barrels bread,	weigh. 4,800 lbs. four thou. eight hund. lbs.		
D	1	50 - Fifty barrels beef,	9,600 lbs. nine thou. six hundred lbs.		
E	50	- Fifty barrels pork,	9,600 lbs. nine thou. six hundred lbs.		
F	100	- One hund. drums codfish,	12,800 lbs. twelve thou. eight hun. lbs.		
	250	- Two hund. and fifty hams,	3,000 lbs. nt. three thous'nd lbs nett.		
G	1 a 20	20 - Twenty barrels beeswax,	2,500 lbs. two thou. five hundred lbs.		
H	4	100 One hund. boxes sperm candles,	3,000 pounds, three thousand pounds.		
	50	- Fifty casks whale oil,	cont'g 7,000 gallons, seven thousand gallons,		
I	6	200 - Two hund. boxes soap,	weigh. 4,000 pounds, four thousand pounds,	E. F. & Co.	G. H. & Co.
J	1 a 10	10 - Ten tierces potash,	4,500 pounds, four thou. five hun. lbs.		
K	50	- Fifty barrels tar,			
L	50	- Fifty barrels pitch,			
M	50	- Fifty barrels rosin,	atad0 u, -		
N	20	Twenty cases Windsor chairs,	containing 50 dozen, - - fifty dozen,		
O	2440 a 49	10 - Ten bales brown shirtings,	200 ps. 5,800 yds. five thous. eight hund. yds.		
P	1 a 25	25 - Twenty-five bales canvas,	50 pieces, - - - fifty pieces,		
Q	50	- Fifty coils Russia cordage,	weigh. 6,400 lbs. six thousand four hund. lbs.		
R	1000	One thousand bushels salt,			
S	20	Twenty pipes Spanish brandy,	2,400 galls. two thous'd four hundred galls.	J. H. & Co.	L. M. & Co.
T	20	- Twenty pipes Catala. wine,	2,400 galls. two thous'd four hundred galls.		
U	20	- Twenty pipes olive oil,	2,800 galls. two thous'd eight hundred galls.		
V	100	- One hund. boxes hyson tea,	1,300 lbs. thirteen hundred pounds nett,		
W	20	Twenty boxes blue nankeens,	1,000 pieces, - one thousand pieces,		
X	2	Two cases silk handkerchiefs,	cont'g 100 pieces, one hundred pieces,		
	2	Two cases black satins,	50 pieces, - - - fifty pieces,		
	800	Eight hund. dozen pine boards,	100,000 feet, one hund. thousand feet,		
	100	- One hund. carboys sp. turpt.	800 gallons, eight hundred gallons,		

Fonte: *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 23

As três páginas seguintes são de excertos do decreto regulatório de 1836⁴⁶². Conforme especificamente indica o prefácio dessa nova edição do panfleto de 1841, as explicações dos trâmites burocráticos portuários ocorrem por essa mudança na legislação. Isto é, as seções da primeira parte do livro visam explicar didaticamente os procedimentos exigidos no referido decreto de 1836. Enfim, o panfleto é uma espécie de manual. Suas instruções são bem detalhadas e se destinavam não somente aos negociantes, mas também aos próprios capitães de navios.

A vantagem da entrada por “franquia” estava no pagamento exclusivo de impostos sobre a carga a ser desembarcada, podendo o navio proceder com o resto a outros portos. Já a “full entry” exigia literalmente o descarregar de todos os itens, o que

⁴⁶² Trata-se do decreto de 22 de junho de 1836, “Mandando observar nas Alfândegas do Imperio o Regulamento anexo...”, que especificava o devido funcionamento em pormenores da Alfândega. O livro reproduz, traduzido, uma parte do capítulo VIII da lei, “Dos Commandantes das embarcações e dos Manifestos”. Essa lei data da regência de Diogo Feijó e é assinada por Manoel do Nascimento Castro e Silva, “o Conselho do Mesmo Augusto Senhor, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Publico Nacional”. Texto disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/sn/1824-1899/decreto-37024-22-junho-1836-562752-publicacaooriginal-86860-pe.html>> Acesso em: 10/2/2014.

implicava numa taxa de trânsito de 3,5 % sobre as mercadorias re-exportadas⁴⁶³. Embora ambas requeressem manifestos para toda a carga, os navios entrados em “full” se direcionavam ao cais acima da Ilha das Cobras, enquanto os de “franquia” só podiam ir até o ponto de ancoragem anterior a dita ilha. Além disso, segundo o panfleto, qualquer embarcação que indicasse a entrada a somente um porto brasileiro era obrigada ao regime “full”, por isso “*we recommend that any vessel coming to this port should be cleared for ‘Rio and a market’, or ‘Brasil and a market’; and that this be clearly stated both in the manifest and in the clearance.*”⁴⁶⁴

No que diz respeito ao descarregamento, somente três navios de cada vez podiam ancorar no píer da Alfândega. A espera era longa, podendo durar meses, o que resultava no uso quase exclusivo desse cais por embarcações lastreadas de itens *secos* (*dry goods*). Enquanto “*all dry goods are passed into the custom-house, where the packages are opened to ascertain their quantities and qualities, upon which to estimate the duties,*”⁴⁶⁵ todos os outros deveriam descarregar via a contratação de barças ou botes (*lighters*) que transportavam de 500 a 600 barricas de cada vez e cobravam 8\$000 réis⁴⁶⁶. Nesse caso, um agente público acompanhava a transferência dos produtos até o cais da alfândega, liberando-os em caso de saldo das taxas. Se as mercadorias trazidas estivessem em consignação, o descarregamento era realizado por obra dos próprios tripulantes do navio no trapiche designado pela consignatária. Somente depois dessa entrega, a responsabilidade do capitão sobre a carga terminava. A embarcação só era liberada, contudo, após a visita do guarda-mor e de uma provável inspeção do navio.⁴⁶⁷

Concluídos esses procedimentos, a embarcação estava livre para receber novas cargas. A vantagem do módulo “franquia” novamente se manifesta nesse tocante: o navio entrado nesta modalidade podia receber novos produtos mesmo sem descarregar todo o seu lastro. O embarque de produtos acontecia pelas referidas barças a partir dos depósitos da alfândega, onde os impostos eram pagos previamente ao embarque. A responsabilidade dos capitães sobre as cargas já tinha início quando os produtos estivessem dentro das barças. Uma vez carregados, esses pequenos barcos deveriam

⁴⁶³ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 13.

⁴⁶⁴ “*The clearance*” significa o processo de pagamento dos direitos alfandegários.

⁴⁶⁵ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 15. Se algum desses produtos fosse descarregado sem a devida documentação da alfândega ou sem a presença de um funcionário da mesma, o navio pagava uma multa correspondente ao valor dos produtos mais cem mil réis para cada pacote, saca ou barrica.

⁴⁶⁶ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 14. No livro, esse número indica o preço por dia o que me parece muito baixo. É quase certo que indicasse o valor cobrado por uma viagem da barça.

⁴⁶⁷ *Ibid.*, p. 15.

proceder diretamente ao navio em questão, pagando vinte mil réis de multa para qualquer contato com outras embarcações⁴⁶⁸. Efetuado o carregamento integral do navio, o respectivo capitão deveria assinar o despacho de saída e entregá-lo ao comandante do “*guard-boat*”. Os recibos eram obtidos com esses oficiais e a omissão desse procedimento implicava uma multa altíssima⁴⁶⁹.

Para as exportações a burocracia não era menos significativa. Dois dias antes da partida prevista, o mestre da embarcação deveria obter certificados junto ao consulado⁴⁷⁰ que indicariam: a nacionalidade e legalidade do navio; seu porto de origem; e o número de armas e homens na entrada e saída em relação ao porto. O consignatário do navio enviava esses documentos ao Departamento de Marinha. Se todo o procedimento descrito acima fora cumprido e todas as taxas pagas (obtenção do despacho de saída), era concedida a liberação do navio pela alfândega (*clearence*). Esse documento, mais o ‘passe’ concedido pela Marinha, deveria ser entregue ao forte de Villegaignon na véspera da partida. O embarque seria efetuado na manhã seguinte através do dito forte, no qual o *clearence* e um documento certificado sobre a tripulação e seus pertences (obtido no consulado) seriam exigidos. Após a vistoria do lastro e da tripulação, e dos passaportes dos passageiros, o capitão do navio recebia uma senha que seria utilizada para a liberação final na fortaleza de Santa Cruz.⁴⁷¹

Antes de finalizar essa primeira parte do livro com listas de impostos pagos por cada item comercializado no porto do Rio, os autores do panfleto elaboram duas breves apreciações: uma explicação sobre os pesos, medidas e as contagens das moedas brasileiras, que não reproduziremos aqui; e a seção intitulada “*modes of business*” cujas linhas continham dicas comerciais interessantes.

O pagamento dos impostos e taxas era realizado basicamente em *cash*, sendo desaconselhado o crédito sem específicas necessidades. As vendas de mercadorias em *cash* raramente geravam pagamentos parcelados por várias semanas, mas seria “*indecorous*” solicitar a quitação do débito no momento imediato da entrega dos produtos. Já as vendas a crédito geralmente levavam à abertura de contas entre os negociantes, nas quais as parcelas da dívida eram saldadas “*in such irregular*

⁴⁶⁸ Ibidem.

⁴⁶⁹ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 16. Assim dizia: “...will be fined for each such omission a sum equivalent to the duties upon the goods accompanied by the dispatch.”

⁴⁷⁰ “The manifest must be authenticated by the Brazilian consul at the port from which the vessel sails.” *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 24. Em caso de inexistência de cônsul no porto, o documento seria autenticado por dois negociantes brasileiros não residentes. Se não fosse possível, seria realizado por dois negociantes residentes, e, em último caso, pelas próprias autoridades locais.

⁴⁷¹ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 16.

instalments as suit the purchaser's convenience". Às vezes esses débitos eram formalizados em ordens de pagamento ("drafts") do vendedor aceitas pelo comprador⁴⁷². Além disso, vale conferir um curioso trecho: "*With regards to imports, it is unnecessary to remark that sales are made here, as elsewhere, for better or for worse price, for cash or no credit, as the article may be in more or less demand.*" Os produtos brasileiros eram sempre vendidos em dinheiro, sendo comum o pagamento de parte do valor no acordo de compra, e o resto quando do recebimento do artigo. E os autores encerram a seção ressaltando o risco do armazenamento pessoal do dinheiro, e que seria mais seguro depositá-lo em instituições públicas da cidade.

Dessa maneira, o livro apresenta um panorama riquíssimo sobre os trâmites e práticas comerciais comuns ao porto carioca em meados dos oitocentos. É evidente que se trata de um retrato parcial daquele momento do porto, visto a partir da ótica da empresa e com um claro intuito promocional das oportunidades da economia brasileira aos negociantes norte-americanos. Não se pode esquecer que o livro busca ainda explicar de maneira detalhada o dito decreto regulatório da atividade portuária.

Nesse sentido, os procedimentos de saída de mercadorias do porto podiam variar de inúmeras maneiras, como, por exemplo, pelo tipo de produto. Como demonstra Maria Velasco Cruz, no comércio exclusivo de sal, gelo, carvão e carne seca o exame da carga e o cálculo dos impostos podiam ser realizados pelo volume do carregamento da embarcação estacionada no ancoradouro de descarga, sem uma checagem de saída ou guardas de bordo. Saldos os impostos, a embarcação se dirigia alhures. Em caso de carregamento misto, alguns gêneros iam para os armazéns da Alfândega e outros para trapiches alfandegados, sendo que alguns itens eram até dispensados desses trâmites⁴⁷³. Havia ainda o despacho sobre a água, em que o pagamento das taxas se dava antes da descarga no cais⁴⁷⁴. Essas pequenas considerações servem para elucidar o grau de complexidade das regras e procedimentos do porto, o que já está explícito no próprio livro. Ao mesmo tempo, pode-se inferir o alto nível de complexidade e nuances das

⁴⁷² *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 17.

⁴⁷³ CRUZ, op. cit., p. 12.

⁴⁷⁴ *Ibid.*, p. 12. O despacho sobre a água era vital para o sistema portuário e os interesses envolvidos: "*interessava à Fazenda porque desafogava a Alfândega e interessava à classe comercial pela isenção de armazenagem e pela rapidez da conferência de saída das mercadorias. Junto com os despachos sobre água cresceram, portanto, as unidades portuárias privativas de muitas firmas comerciais que não exploravam suas instalações como trapiches abertos ao público, nem mostraram interesse em alfandegá-las quando o processo de alfandegamento se cristalizou*". *Ibid.*, p. 14.

próprias atividades da Maxwell Wright & Co. descritas até aqui, especialmente nos capítulos 1 e 2.

Destarte, embora a explanação do panfleto *Comercial Formalities of Rio de Janeiro* esteja concentrada nos procedimentos e entraves burocráticos regulares do porto, a posição da empresa nessa estrutura era um tanto quanto singular. O referido crescimento “estilhaçado do porto” permitiu o surgimento de diversos procedimentos comerciais e regulatórios que variavam de acordo com cada estrutura portuária específica (trapiche da Ordem, trapiches particulares, trapiche próprio, trapiche alfandegado etc.), mas também através do tempo e das distintas tentativas de melhorias e mudanças nas legislações portuárias. Na síntese de Maria Velasco Cruz,

*o relevante é a evidência de que, por uma dinâmica interativa do Estado e da sociedade civil, foi sendo gerado um complexo portuário marcado por uma complementaridade de funções entre unidades públicas e privadas. É essa complementaridade que explica como o porto conseguia processar um volume de comércio tão grande como o da Praça do Rio de Janeiro, apesar da flagrante carência material das instalações da Alfândega.*⁴⁷⁵

Portanto, o que se deve investigar é a forma de funcionamento específica do Trapiche da Cidade. Infelizmente, não tomamos conhecimento de documentos centrados nessa questão, mas podemos inferir alguns aspectos explícitos e implícitos em outras fontes de época e através dos silêncios desses mesmos documentos.

Primeiramente, mesmo que o processo de entrada no porto do Rio seja provavelmente análogo ao descrito acima, a dinâmica de um trapiche privado das dimensões e da centralidade do Trapiche da Cidade era certamente diversa. Visto o volume de trânsitos das embarcações fretadas pela empresa neste porto, é bem provável que os procedimentos fossem realizados com menos entraves, com impostos sendo pagos por períodos mais largos e até pagamentos a crédito. Se os negociantes conheciam e dependiam dos agentes da Alfândega, a recíproca também era verdadeira. Há de se pensar que a Maxwell Wright & Co. era talvez a maior empresa exportadora do principal item da pauta de exportações do Império, o café; fundamental atividade às rendas do nascente Estado brasileiro⁴⁷⁶.

⁴⁷⁵ Ibid., p. 9.

⁴⁷⁶ COSTA, Wilma Peres. “A Economia Mercantil Escravista Nacional e o Processo de Construção do Estado no Brasil (1808-1850)”. In: LAPA, José Roberto do Amaral. & SZMRECSÁNYI, Tamás (orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 1996. p. 152.

O dito trapiche naturalmente funcionava como um grande depósito de mercadorias uma vez que a empresa não estava registrada nas listas de “armazéns” e “lojas” dos mais variados tipos⁴⁷⁷. Além do caráter atacadista das vendas inferido dessa informação e dada a intensa movimentação de cargas da empresa, constata-se que o Trapiche da Cidade concentrava essas atribuições: armazenamento, depósito e vendas. A posse da estrutura portuária eliminava alguns custos de uso e armazenamento de produtos em trapiches alheios. Além disso, como vimos, o redespacho extremamente veloz das embarcações chegadas de vários pontos do atlântico num contexto de fortes entraves burocráticos nas entradas e saídas do porto só era possível pelo funcionamento eficaz e coordenado do trapiche da empresa. Em vários momentos dessa trajetória, a firma mantinha a ancoragem de inúmeros navios ao mesmo tempo. A título de exemplo, entre os dias 10 e 16 de novembro de 1846, a firma despachou quatro embarcações para a exportação enquanto recebia uma outra⁴⁷⁸.

Entretanto, sabe-se que certos itens da empresa ficaram empacados na Alfândega, por conta de avaria, e seriam arrematados

ao meio dia, na porta d'alfândega, 94 duzias de garrafas com vinho cidra, avaliado a 1\$ rs. a dúzia, pertencente a Maxwell Wright e comp., sendo a arrematação livre de direitos ao arrematante. Alfandega, 11 de novembro de 1843. – Saturnino de Sousa e Oliveira.

O anunciante era “dignatario da imperial ordem do Cruzeiro, comendador da de Christo e inspector d'alfândega d'esta corte, etc.”⁴⁷⁹

De qualquer forma, o fato de William e Robert terem trabalhado no consulado norte-americano na Corte bem como as relações pessoais advindas desses cargos evidentemente agilizavam todo o processo de obtenção de licenças, permissões, pagamentos de taxas e, conseqüentemente, do tempo de trânsito das embarcações no porto, de maneira conveniente aos interesses da firma em cada momento. Além disso, o

⁴⁷⁷ *Almanak Laemmert*, edições de 1844 a 1850.

⁴⁷⁸ Era o caso dos veleiros *Rothschild*, *Brandywine*, *Nacoochee*, *Chenamus* e *Columbia*. “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 11/11/1846, p. 3,4; “Parte Comercial”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/11/1846, p. 3,4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 17/11/1846, p. 4; respectivamente. O fato das embarcações serem provavelmente consignadas não invalida o argumento que concerne ao volume de cargas e embarcações processadas pelo trapiche.

⁴⁷⁹ “Editaes”, *Diário do Rio de Janeiro* 13/11/1843, p. 2. O anúncio se repete na semana seguintes alterações de valores: “100 caixas com 100 duzias de garrafas com vinho cidra, avariado, por 400 rs. a dúzia, pertencentes a Maxwell ...”; *Diário do Rio de Janeiro* 22/11/1843, p. 2.

cônsul recebia significativa comissão por documentos providenciados e manifestos autenticados.⁴⁸⁰

Há de se ressaltar as especificidades do alfandegamento do Trapiche da Cidade, obtido pelo menos desde 1847⁴⁸¹. Como vimos na seção anterior, essa dinâmica implicava certa autonomia privada de administração ao mesmo tempo em que incrementava a fiscalização estatal, seja na obrigatoriedade da produção de balanços de transações diários, seja na prerrogativa de concessão de multas e suspensões. Nada se sabe sobre a efetividade desses poderes.

Contudo, é fundamental acompanhar em linhas gerais o desenvolvimento de algumas estruturas portuárias até para qualificar propriamente as atividades da empresa. Segundo Cruz, havia duas tentativas de solucionar o problema do crescimento da importância dos trapiches na primeira metade dos oitocentos: “um visando remodelar o porto e aumentar as instalações da Alfândega, o outro visando controlar e fiscalizar as atividades portuárias e dos trapiches privados.”⁴⁸² A falha do primeiro paradigma fortaleceu medidas noutro sentido, como a obrigatoriedade da apresentação de manifestos para o despacho de navios – desde tempos de D. João – e a criação da Mesa do Consulado para a exportação de produtos nacionais. Pela própria dependência das rendas estatais em relação à alfândega⁴⁸³, formas de controle e de combate às fraudes se desenvolveram primeiro na exportação do que na importação⁴⁸⁴.

Em 1823, a Mesa do Consulado é desligada da Alfândega e passa a ser subordinada ao Tesouro, o que centralizou e incrementou a arrecadação⁴⁸⁵. Três anos

⁴⁸⁰ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 24, 25.

⁴⁸¹ “*Tais concessões eram, assim, de caráter pessoal, temporárias, renováveis e não podiam ser transferidas sem autorização da Fazenda. Cessavam nos casos de fuga, falência, crime contra a propriedade ou acidentes que impedissem ao concessionário a administração de sua pessoa e bens, podendo, também, ser suprimidas pelo ministério se a existência do entreposto ou trapiche alfandegado deixasse de ser do seu interesse.*” CRUZ, op. cit., p. 11. Ainda segundo esta autora, em finais do século XIX, a grande maioria de mercadorias eram processadas em trapiches alfandegados, muitos deles modernamente equipados num contexto de ineficiência da alfândega. *Ibid.*, p. 13.

⁴⁸² *Ibid.* p. 8.

⁴⁸³ COSTA, op. cit. Sobre a concessão de empréstimos estatais tendo como garantia as rendas da alfândega, ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *Finanças e Comércio no Brasil da primeira metade do século XIX: a atuação da firma inglesa Samuel Phillips & Co, 1808-1831*. In: *Idem. A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: Os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2012.

⁴⁸⁴ CRUZ, op. cit. p. 8.

⁴⁸⁵ Segundo Mircea Buescu, no decreto de 4 de fevereiro de 1823, a administração fazendária, fiscalizada pelo Tesouro Público, “*devia arrecadar, além dos direitos de saída sobre café e aguardente_ já eram de competência da mesa do consulado_ o dízimo do açúcar, impostos sobre aguardente e tabaco, siza dos bens de raiz, meia siza dos escravos ladinos, impostos sobre botequins e tabernas*”. BUESCU, Mircea.

depois, o embarque integral do café é transferido à Mesa. Problemas na condução de alguns gêneros, como o tabaco, e as subseqüentes reclamações levaram à decisão da Fazenda de colocar um agente da administração em cada trapiche que armazenasse gêneros de exportação, especialmente para otimizar o fisco⁴⁸⁶. Houve ainda a nomeação de agentes fiscais para fazerem o controle da exportação nos trapiches conforme as regras da Mesa. Os trapicheiros deveriam obedecer aos preceitos do Trapiche da Ordem “na época arrendado ao Estado, o que significava, na prática, seguir normas de escrituração concebidas pelo ministério da Fazenda.”⁴⁸⁷

Segundo o livro da empresa, “*the duties on all articles of export are estimated upon a weekly tariff, based upon the prices of the preceding week*”⁴⁸⁸. À época, a taxa sobre o tabaco era de 12%, 7% para o açúcar e todos os outros artigos não especificados, e 11% sobre a saca de café. No que tange especificamente ao comércio do café, o panfleto expõe um panorama interessante. O grão era colhido de fevereiro a agosto e chegava ao mercado carioca ao longo de todo o ano, sendo em maior quantidade e qualidade entre os meses de julho e dezembro. Os exportadores (“*shippers*”) do produto o compravam dos comissários (“*traders*”) que, por sua vez, se abasteciam com os plantadores⁴⁸⁹. Esses intermediários ensacavam o café “*without variation, five arrobes, or one hundred and sixty pounds Portuguese*.”⁴⁹⁰ Segundo os autores, a pesagem era confiável e as fraudes quase desconhecidas; os próprios agentes da alfândega estimavam as taxas sem checar novamente a pesagem. A venda se dava por amostragem, que poderia ser rejeitada em caso do conteúdo da saca diferir da

História Administrativa do Brasil: Organização e administração do Ministério da Fazenda no Império. Cood. Vicente Tapajós. Brasília: FUNCEP, 1984. p. 13.

⁴⁸⁶ CRUZ, op. cit. p. 9. A título de exemplo, as funções do agente para aguardente e tabaco seriam de “*listar todos os lugares onde se vendesse aguardente, ir diariamente aos trapiches relacionar a cachaça entrada ou saída, e assistir a descarga e pesagem de todo tabaco trazido à Corte por via marítima e recolhido em trapiches*”; ao mesmo tempo em que os trapicheiros passavam obrigatoriamente a produzir uma listagem das pipas (e suas medidas) de aguardente movimentadas na semana anterior. Ibid. p. 8

⁴⁸⁷ Ibid. p. 9, 10. Agentes elaboravam também listas rigorosas, em livros próprios, da movimentação dos trapiches, encerrados pelos Contadores Gerais do Tesouro.

⁴⁸⁸ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 78.

⁴⁸⁹ A respeito do comércio e intermediação do café, cf. STEIN, op.cit; SWEIGART, Joseph E. *Coffee factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850/1888*. New York/London: Garland Publishing, 1987; MUNIZ, Célia Maria Loureiro. *Os Teixeira Leite: trajetórias e estratégias familiares em Vassouras no século XIX*. Rio de Janeiro, 2005 (mimeo); SALLES, op. cit., 2007.

⁴⁹⁰ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 79. Segundo dados do próprio livro, a arroba correspondia à 32 libras portuguesas, e 100 destas eram 102 libras inglesas, o que resultava numa saca média de 163,2 libras inglesas. Não há a correspondência em quilos, mas, se assumirmos uma arroba como 14,69, temos uma saca de aproximadamente 73,5 quilos. Ibid., p. 18.

amostra oferecida. Pagos os impostos, o café era exportado a partir de uma “ramificação” da alfândega, a Mesa do Consulado⁴⁹¹.

Segundo a empresa, os portos de destino preferenciais do café na segunda metade dos anos 1830 eram Nova Iorque, Baltimore, Filadélfia e Nova Orleans, em ordem decrescente de importância. Esses números foram convertidos na tabela 3.1. Há também estimativas das exportações brasileiras desse grão⁴⁹² bem como tabelas de custos das transações⁴⁹³, procedimento esse repetido para inúmeras outras mercadorias analisadas, como o açúcar.

Tabela 3.1: Carregamentos de café para portos norte-americanos (sacas-60kg)

Ano	Nova Iorque	Baltimore	Filadélfia	Nova Orleans	Boston	Outros	Totais
1836	142.822	43.795	50.970	58.697	13.068	3.480	312.832
1837	54.148	32.908	32.153	3.504	4.866	881	128.460
1838	95.456	83.171	46.941	29.795	8.252	750	264.365
1839	144.049	86.592	42.285	46.278	15.138	12.007	346.349
1840	93.456	108.617	31.385	51.695	7.564	4.501	297.218
Totais	529.931	355.083	203.734	189.969	48.888	21.619	1349.224

Fonte: *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 85, 86.

A partir de cartas de Robert Wright a seu tio William, a historiadora Laura Jarnagin revela importantes aspectos das operações da Maxwell, Wright & Co. no comércio do café. Em meados dos anos 1850, Robert defendia que a *boa informação* era a pedra angular para o sucesso das vendas. Sua sugestão inicial era que a empresa mantivesse sempre de dez a vinte mil sacas à mão entre junho e setembro de cada ano⁴⁹⁴. Havia um movimento para cada momento: quando a safra era boa, aumentavam-se os estoques e conseqüentemente o preço caía; se a safra era pequena o jogo era outro;

⁴⁹¹ Há um sintético e interessante diagrama dessa cadeia comercial, chamada “*the Brazilian coffee commodity chain*”, em: TOPIK, Steven, and SAMPER, Mario. “The Latin American Coffee Commodity Chain: Brazil and Costa Rica”. In: FRANK, Zephyr. MARICHAL, Carlos & TOPIK, Steven. *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500–2000*. Duke University Press. 2006. p. 134.

⁴⁹² Essas séries apresentam números menores e possivelmente defasados em relação tanto aos índices computados por Edmar Bacha quanto aos que encontramos nas tabelas da Mesa do Consulado, publicadas nas páginas 2 e 3 do Diário do Rio de Janeiro. BACHA, Edmar; e GREENHILL, R. *Marcelino Martins & Edward Johnston, 150 anos de café*. 2ª ed. revista. Rio de Janeiro: Salamandra C. Editorial, 1992. p. 324-325.

⁴⁹³ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 80-83.

⁴⁹⁴ JARNAGIN, op. cit., p. 135.

se um único ano gerava uma boa colheita, o próximo seria menos expressivo, etc.⁴⁹⁵. Contudo, essas eram considerações e análises para a década de 1850.

Do ponto de vista das importações, o panfleto alegava que os navios estrangeiros estavam excluídos do comércio de cabotagem, ou seja, não se podia comercializar um produto brasileiro de um porto imperial a outro⁴⁹⁶. Embarcações com produtos estrangeiros sujeitos ao imposto alfandegário integral num porto brasileiro, se novamente comercializados dentro dos portos do Império, pagariam novamente o mesmo imposto. Se eram re-comercializados por embarcações nacionais, pagavam somente mais 1,5% de taxa, o que requeria também um certificado da alfândega da primeira entrada (Carta de Geua ou Grua)⁴⁹⁷. Em caso da passagem em vários portos para se distribuir algum produto estrangeiro, os mestres dos navios deveriam anexar aos manifestos um certificado da alfândega de primeira entrada com a especificação das mercadorias descarregadas na primeira paragem. Esse era o caso da rede de distribuição de farinha de trigo pela Maxwell, Wright & Co. que passava por Bahia e Pernambuco antes de aportar na Corte.

No que concerne à farinha de trigo, a empresa alegava que o Rio de Janeiro e arredores consumiam anualmente (1841) de 110 a 120 mil barricas. Embora as curtas colheitas norte-americanas em algum momento dos anos 1830 tenha resultado num aumento das importações de farinha europeia, no momento de escrita do livro, os suprimentos desse produto já eram quase que exclusivamente oriundos dos EUA. Os negociantes deveriam estar bem atentos à qualidade da farinha de trigo. O período de intensificação desse comércio com a Europa promovera a entrada de farinhas de baixa qualidade, gerando desconfiança em relação a algumas marcas e, em outros casos, o costume de se trabalhar com várias qualidades de farinha por parte de muitos padeiros. Por último, os autores mencionam que todo carregamento de farinha ao Rio deveria conter algumas centenas de meias barricas, vide ser uma demanda do próprio mercado carioca, seja na venda para consumo próprio na cidade, seja para o transporte do produto via mulas para o interior⁴⁹⁸. Como vimos no capítulo dois, a Maxwell Wright &

⁴⁹⁵ JARNAGIN, op. cit. p. 136. Segundo a autora, nessas cartas Robert especificava inúmeros outros detalhes, tais como: a quantidade e tipo de café a ser exportado para cada porto norte-americano e europeu; as empresas parceiras em cada lugar, etc. Ibidem. Infelizmente, não tivemos acesso a essa documentação.

⁴⁹⁶ Proibição desde o tratado de 1810.

⁴⁹⁷ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 14.

⁴⁹⁸ *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, p. 26.

Co. fornecia farinha a pelo menos dois padeiros estrangeiros, Horacio e David Vaughan, que acabaram totalmente endividados com a firma.

Infelizmente, quase não existem informações sobre os trabalhadores empregados pela firma. Se a construção de embarcações provavelmente empregava uma boa quantidade de escravos, as expedições pesqueiras quase não os incluíam. Enquanto isso no trapiche, trabalhava um “preto de nação, próprio para todo serviço”, alugado pelo Sr. Maxwell por 800 rs. o dia⁴⁹⁹. A essa altura, em finais de 1843, quem quisesse comprá-lo, poderia “falar com o caixeiro [do dito trapiche], o Sr. Antonio”. Tratava-se de Antonio Manoel da Costa Lima, “caixeiro despachante da Maxwell, Wright e Comp.” até começos da década seguinte.⁵⁰⁰

Do ponto de vista organizacional, a família Wright buscava sempre manter um membro norte-americano da sociedade no Rio⁵⁰¹. Entre os anos de 1844 e 1849, Robert Wright era provavelmente o agente de negócios da empresa nos EUA, como seria mais tarde nos anos 1850, mesmo que tenha formalmente deixado a sociedade organizada na Corte durante boa parte da década de 1840. De 1843 até 1845⁵⁰², William esteve radicado em Baltimore e os negócios no Rio ficavam sob responsabilidade de seu outro sobrinho, John Skinner⁵⁰³. Já os membros da família Maxwell viajavam bem menos até porque estavam “enraizados” na capital do Império, como veremos na seção seguinte. Em todo o período estudado, registramos somente uma viagem de José Maxwell que, junto a George Rudge e sua filha, vão para Santos a bordo do vapor *Paranapitanga*. Era dezembro de 1846, e as três figuras retornam ao Rio de Janeiro em março de 1847, depois de uma viagem de 31 horas no mesmo navio⁵⁰⁴. Não se sabe os motivos de tal

⁴⁹⁹ “Vendas”, *Diário do Rio De Janeiro* 4/11/1843, p. 4. Sobre a importância desse tipo de trabalho na cidade do Rio, assim se refere Carlos Valencia: “No porto e seus trapiches, nos grande armazéns e lojas, ... era comum que os escravos fossem contratados para trabalhar para agentes diferentes dos seus senhores e compartilhassem esse espaço com indivíduos livres. Isso era uma das características fundamentais do escravismo nestas duas cidades [Richmond e Rio de Janeiro], mas, também, contribuiu para definir suas estruturas e ritmos do mercado de trabalho.” VILLA, op. cit., 2012a. p. 57.

⁵⁰⁰ *Almanak Laemmert para o anno de 1847*, p. 192; *Almanaque Laemmert para o anno de 1851*, p.197.

⁵⁰¹ Conforme documentação de aceite de William Wright na sociedade, citada por Jarnagin: “the house is never to be left without one american partner at Rio de Janeiro”, *Apud*: JARNAGIN, op. cit., p. 111.

⁵⁰² A nova entrada de William se dá em maio de 1845 junto com seu provável filho Richard Wright no navio *Active* vindo de Richmond. “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 23/5/1845, p. 4.

⁵⁰³ Encontramos uma viagem do “americano John S Wright, 3 filhos, 1 criado e 2 pretas forras” para Baltimore em julho de 1844. “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 4/7/1844, p. 4. E a sua volta com a família no bergantim *Helen M Felder* vindo de Nova Iorque. “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 4/8/1846, p. 4. É quase certo, porém, que este negociante tenha regressado ao Rio por algum período entre as duas viagens já que, como vimos, John Skinner deu assistência ao ministro Alexander Wise entre essas duas datas na Corte carioca. Infelizmente, buscamos sem sucesso no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro os passaportes ou registros de entrada e saída no Império desses negociantes.

⁵⁰⁴ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 3/12/1846, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 12/3/1847, p. 4.

estadia no porto paulista. Conexões comerciais ou até negociações de casamento para a filha do Rudge estão entre os possíveis motivos. Poucos meses antes dessa última viagem, George e John Rudge chegavam ao Rio no paquete inglês *Crane*, vindo de Falmouth (Inglaterra) passando pela Bahia e Pernambuco⁵⁰⁵. Já o Maxwell Junior viajou ao menos uma vez para Baltimore junto com “João Xavier de Bastos, e o inglês Frederico Jones e sua Sra” a bordo do navio *W H C Wright*⁵⁰⁶. Outro membro da sociedade, William Francis Jones, vai a Nova Iorque com “sua mulher, 4 filhos e 1 irmão” em março de 1844. Em meados de 1847 registra-se a sua entrada no Rio pela barca *Eunomus* oriunda de Nova Iorque e consignada a norte-americana Coleman e Comp.; é provável que ele tenha regressado mais cedo à Corte⁵⁰⁷.

No que tange às parcerias comerciais, identificamos ao menos cem movimentações de cargas consignadas à Maxwell, Wright & Co. em navios fretados por outros negociantes, quase que exclusivamente estrangeiros. Das 109 viagens, são 75 exportações e 34 importações; estas de cargas muito variadas e pouco significativas. Das 75 saídas, 69 eram exportações de café (92%) das embarcações fretadas por James (Diogo) Birckhead, Coleman e comp., Hudson e comp. (importante negociante de embarcações desde os anos 1820), etc.⁵⁰⁸

Não será necessário repetir os tipos de operações executadas pela empresa no trapiche e/ou no escritório da firma, rua da Praia nº. 14. Desde o primeiro capítulo, buscamos reconstruir essas modalidades de negócios que incluíam arrematações, leilões, vendas etc. Na ausência dos balanços da firma, essa seção centrou-se nas condições de funcionamento da mesma, aspectos muitas vezes silenciados, quer seja nos registros de entrada e saída de embarcações dos periódicos, quer seja no próprio livro.

Vale finalmente conferir a descrição do trapiche Maxwell escrita por Daniel Parish Kidder e James Cooley Fletcher, reverendos norte-americanos em viagem pelo Brasil na década de 1850. Após linhas e mais linhas sobre aspectos geográficos e sociais da Corte, os autores assim se referiam a dita estrutura:

⁵⁰⁵ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/10/1846, p. 4.

⁵⁰⁶ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 21/7/1848, p. 4.

⁵⁰⁷ “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 16/3/1844, p. 4; “Movimento do Porto”, *Diário do Rio de Janeiro* 18/6/1847, p. 4.

⁵⁰⁸ Em virtude das escassas informações a respeito dessas viagens e da inexistência de estudos sobre essas empresas, não aprofundei essas investigações. Ao menos uma vez em todo o período estudado, a Maxwell teve cargas transportadas pelos integrantes das maiores casas exportadoras de café no ano de 1845 conforme o: *Anuario Político, Histórico e Estatístico do Brasil 1846*. Rio de Janeiro: Firmin Didot Irmãos, 1847. p. 401-404. Conferir a nota 168 (capítulo 1).

[...] From the Post-Office we next seek the large commercial trapiche (warehouse) of Messrs. Maxwell, Wright & Co.. This establishment has long been known as **the leading commission-house of Rio de Janeiro**. It was built up under the supervision of the vigilant and prompt Mr. Joseph Maxwell, of Gibraltar, and various members of his family, in connection with Messrs. Wright of Baltimore. Few Americans and Englishmen have gone to Rio without receiving attentions from some one of the principals or employees of this house. At the abundantly-spread table in the dining-room of the trapiche, many have made their first acquaintance with Brazilian dishes and with the refreshing fruits of the tropics.⁵⁰⁹

3.4) Do Atlântico ao Rio, do Rio ao Império:

O sociólogo pernambucano Gilberto Freyre, ao comentar o funcionamento de escolas inglesas no Rio de Janeiro de meados dos oitocentos, descreve o caso do senhor James (Diogo) Maze que, para propagandear os seus dotes no magistério e informar ao “público” sobre sua competência e serviços, utiliza-se da imagem do “ricaço Mr. Maxwell”⁵¹⁰. A referência de Freyre encontra-se numa edição do *Jornal do Commercio* em 1828, na qual Diogo Maze depois de informar sobre vagas para alunos finaliza o texto da seguinte maneira: “quem quizer informar-se da habilidade ou conducta do dito Sr., pode dirigir-se ao Sr. José Maxwell negociante desta praça, cujo filho elle tem ensinado por quase dous anos, ou o cônsul dos Estados Unidos [William Wright], cujo sobrinho elle já está ensinando”⁵¹¹. Ressaltava-se, assim, a importância de seu trabalho através dos bons serviços prestados a expoentes figuras da sociedade carioca da época.

O acompanhamento da evolução dos negócios e da riqueza da Maxwell Wright & Co. necessariamente implica a reflexão sobre a sua influência política e importância social na sociedade imperial. Pode-se inferir esses aspectos sob vários ângulos. O

⁵⁰⁹ KIDDER, Daniel Parish & FLETCHER, James Cooley. *Brazil and the Brazilians: Portrayed in Historical and Descriptive Sketches*. Philadelphia: CHILDS & PETERSON, 1857. Disponível em: <<https://ia600502.us.archive.org/5/items/brazilbrazilians00kidd/brazilbrazilians00kidd.pdf>> Grifo meu. Para um estudo sobre os espaços de sociabilidade dos negociantes ingleses no Império, especificamente na Praça de Salvador, ver: GUNTHER, Louise. *British Merchants in Nineteenth-century Brazil: Business, Culture, and Identity in Bahia, 1808-1850*. OXFORD: Centre for Brazilian Student/University of Oxford, 2004. Segundo Laura Jarnagin, Robert Wright e seu caixeiro teriam facilitado a viagem desses dois norte-americanos pelo Brasil, ao menos na sua face carioca. JARNAGIN, op. cit., p. 111.

⁵¹⁰ FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000. p. 272. Segundo o anúncio reproduzido por Freyre: “Mr. Maze, ‘respectfully informs such English families in this city that have children do be educated, that not being longer engaged with Mr. Maxwell by reason of his son’s going to England, he Will on the first of May gladly receive into his school the children of such families, shall they offer.”

⁵¹¹ *Jornal do Commercio* 26/04/1828, p. 4.

incremento das expedições comerciais da empresa ao longo dos anos 1830 e 1840 a credenciou ao título de maior firma exportadora de café em meados do século. Essa trajetória é perceptível também na própria evolução do seu trapiche, discutida páginas acima. Como uma conjunção de famílias reunidas na mesma sociedade comercial, esse intenso enriquecimento da firma transformou as vidas e os patrimônios de seus integrantes. Embora as fontes sejam sempre mais escassas do que gostaríamos, vale acompanhar alguns aspectos dessas trajetórias.

O percurso de José Maxwell até a constituição da empresa já mereceria um estudo à parte. Nascido no último quarto do século XVIII, em Gibraltar, provável filho de um irlandês com uma lisboeta, Joseph vivera em Londres antes de partir para o Rio de Janeiro em 1809, logo após a Abertura dos Portos. Casa-se com Maria Roza, descendente de importante família da terra, e em começos dos anos 1820 já era possivelmente um negociante estabilizado na Corte, que contribuiu com a marinha de guerra do país recém-independente⁵¹² e também comercializava itens como carnes, couros e sebos do Rio Grande⁵¹³. Ele teria quase cinquenta anos quando do começo da firma. A parceria com os Wright de Baltimore lhe rendeu dividendos possivelmente nunca imaginados por ele. Os norte-americanos viabilizaram o acesso aos mercados de seu país quando o café não era ainda nem o primeiro produto na pauta de exportações brasileiras, o que acontecerá somente na década de 1830⁵¹⁴. Se José Maxwell já era um negociante de destaque na Corte e até mesmo proprietário de terras na região do Andarahy Grande, sua opulência e riqueza ganham um vulto sem precedentes na sua trajetória e na de grande maioria dos negociantes de seu tempo.

Como vimos, a sede inicial da Maxwell Wright & Co. coincidia com o escritório de José em anos anteriores, na rua detrás do Hospício⁵¹⁵. Isto é, a inserção primeira da empresa no Rio se deu através das atividades prévias desse inglês. Em meados dos anos

⁵¹² *Diário do Rio de Janeiro*, 09/10/1822, p. 28. “... Subscrição para a Fragata de Guerra Sucesso”, cujo caixa era Lourenço Antonio do Rego. A contribuição total chegava naquele momento ao montante de 16:800U000, sendo 200U000 de contribuição de Maxwell.

⁵¹³ “Notícias Marítimas”, *Gazeta do Rio de Janeiro*, n. 42, 26/5/1821; “Notícias Marítimas”, *Diário do Governo* 15/9/1824, p. 274. Respectivamente, navios Sumaca *União Feliz* e Sumaca *Santo Antonio Brillhante*.

⁵¹⁴ PINTO, Virgílio Noya. “Balanço das transformações econômicas no século XIX”. In: MOTTA, Carlos Guilherme. (org.) *Brasil em perspectiva*. 19ª ed. São Paulo: Bertrand, 1990. p. 135. Ver também: PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. 14ª Ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1971. p.167.

⁵¹⁵ “Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1817”. *Revista do IHGB*, v. 270, 1966. p. 301; “Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1827”. *Revista do IHGB*, v. 300, jul-set, 1973. p. 193; “Almanak dos Negociantes do Império do Brasil”. 1827 p. 192.

1840, quando a empresa já estava mais do que estabilizada no Trapiche da Cidade, o Sr. Maxwell ainda possuía uma casa naquele mesmo logradouro, provavelmente alugada ao “doutor Sigaud”⁵¹⁶. Um ano depois, um periódico publicava o seguinte anúncio:

*Vende-se uma fazenda em Andarahy Grande, terras foreiras ao Sr. Maxwell, com plantação de café que colho perto de mil arrobas, muitos outros arvoredos fructíferos, mato para carvão e alguma madeira de lei já derrubada; quem a pretender dirija-se à mesma a tratar com D. Maria do Carmo, ou ao Engenho Velho, rua de S Francisco Xavier n 22. O motivo da venda é para pagamento de diversos credores.*⁵¹⁷

Ou seja, tratava-se de terras compradas ao Maxwell.

Ainda em começos de 1845, a Câmara Municipal mandava o “fiscal da freguezia do Engenho Velho” corrigir a “usurpação da dita estrada [Velha do Macaco] na testada da chácara de José Maxwell” em sessão que contou com a participação do “Sr. Doutor Torres Homem”⁵¹⁸. É provável que a sua fazenda se desmembrasse em duas, conforme apontava um mapa de doentes acompanhados pelo médico Haddock Lobo em 1850. Ali há a indicação de dezenove escravos (doze homens e sete mulheres) adoecidos e curados pelo dito doutor na “Fazenda do Macaco”, e mais seis escravos (quatro homens e duas mulheres), todos também curados, na “Fazenda de José Maxwell”. Ambas se localizavam na “rua de S. Francisco Xavier (s/ nº)”⁵¹⁹. Nos dias de hoje, há uma importante via dessa região chamada “rua Maxwell”.

⁵¹⁶ “Aluguéis”, *Diário do Rio de Janeiro*, 28/6/1845, p. 4. O mesmo Sigaud que escrevera um texto laudatório aos negociantes norte-americanos sobre o comércio do gelo. Ver a seção 2.6 do capítulo 2.

⁵¹⁷ “Vendas”, *Diário do Rio de Janeiro*, 28/3/1846, p. 4. Grifo meu.

⁵¹⁸ “Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 15/03/1845, p. 3, ‘13ª sessão em 28 de fevereiro de 1845’. Na mesma fonte, segue a discussão de uma proposta de orçamento para o concerto. Dr. Torres Homem era Francisco de Sales Torres Homem, futuro Visconde de Inhomirim, deputado geral pelo partido liberal, presidente do Banco do Brasil (1857), ministro da Fazenda (1858-1859), conselheiro de Estado e senador pelo partido conservador. GUIMARÃES, op. cit., 2012.

⁵¹⁹ “*Mappa demonstrativo dos doentes que foram acometidos da epidemia reinante nos mezes de fevereiro, março, abril e maio, e que foram tratados pelo dr. Roberto Jorge Haddock Lobo*”, *Anaes Brasilienses de Medicina* 1850, p. 208, 209. Segundo Jarnagin, Joseph Maxwell era proprietário de terras no atual bairro de Vila Isabel (antigamente dentro do Andarahy Grande), especialmente a fazenda dos Macacos. JARNAGIN, op. cit., p. 117, 118. No livro de Aureliano Restier sobre a cidade do Rio de Janeiro, consta que “o velho Maxwell residia na fazenda do Macaco, de sua propriedade, e foi o tronco de ilustre família carioca. Em terras dessa fazenda está assente o populoso bairro de Vila Isabel.” O livro registra a compra de imóvel urbano (nº 140 da Rua da Alfândega, casa de sobrado) por José Narciso da Silva Vieira, em 21/10/1856. Os vendedores eram “José Maxwell Júnior, Jorge Rudge e Guilherme Francisco Young, filho, o primeiro, e genros, os dois outros, de José Maxwell, que foi ativo homem de negócio e proprietário de um dos mais movimentados trapiches da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.” RESTIER, Aureliano. *Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro: terras e fatos*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2004. p. 232. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204430/4101442/sao_sebast_rj_terras_fatos.pdf>. Acesso em: 24/02/2014.

No final do Período Regencial, em 1839, José Maxwell iniciará sua participação na “Companhia Industrial e Commercial Fluminense” criada com os intuitos básicos de

Construir praças de mercado de fructas e outros objetos nas praias de D. Manuel, dos Mineiros, do Vallongo, da Gloria, e da Prainha, com sobredo por cima para diferentes misteres, e cais na frente do mar, tudo com elegante arquitetura.

Aformosear e ajardinar o Campo de Santa Anna entra as ruas do Conde e do Alecrim, com torrões nos ângulos para certas serventias de rigosijo e comodidade do publico, e lindo engradamento de ferro.

A organização reunia “nacionais e estrangeiros” sob a inspetoria geral de Paulo Fernandes Viana⁵²⁰. José Maxwell era proprietário de trinta ações de 300\$000 rs. (nove contos), dum total de duas mil ações do fundo⁵²¹. As justificativas de constituição da companhia são muito interessantes. Vale conferir na íntegra:

O Brasil, posto que dotado pela natureza de tantos recursos e de tantos encantos, necessita, para chegar ao grau de perfeição, a que tem direito, dos socorros da arte e dos esforços de todos os seus habitantes. Muitos melhoramentos tem ele obtido depois de alguns anos, devidos ao patriotismo de seus filhos, e à constante proteção do seu governo e do corpo legislativo, mas não são bastantes.

A riqueza do seu comércio, e o aumento da sua população, e da sua agricultura exigem ainda outros, os quaes, fora erro esperar do tempo ou dos cofres públicos. É dos particulares, é só do generoso espírito das associações, que ele deve esperar todas as vantagens, e essa perfeição tão desejada. A Inglaterra, a França, e os Estados-Unidos da America do Norte oferecem-nos mil exemplos a respeito. As associações tem n'estes países, formado os laços do interesse comum, e da amizade privada entre todas as classes, entre todas as graduações, entre todos os partidos; elas confundem a concordia publica com a fortuna e a força do estado.

De maneira lapidar os autores do texto ressaltam o protagonismo dos entes e “associações” privados para o incremento do comércio, população e agricultura e na obtenção duma “perfeição tão desejada”. Após remeter aos exemplos dos EUA e Europa, enaltecem esses agentes como promotores de “laços” entre “todas as classes”,

⁵²⁰ Na discussão sobre a ampliação das terras de marinha de José Maxwell & filho, o vereador Paulo Fernandes parece se colocar numa posição favorável à Maxwell, tanto contra o adiamento das decisões sobre a concessão de terras de marinha, quanto na proposta derrotada de enviar a contenda a uma comissão analisadora do caso. Ver notas 420 e 423 deste terceiro capítulo.

⁵²¹ “Rio de Janeiro”, *Diário do Rio de Janeiro* 25/01/1839, p. 1. A solicitação de licença era por cem anos e a companhia ainda contava com a participação dentre outros de: Eduardo Laemmert (comerciante e editor do *Almanak Laemmert*), D. Howden e Antonio de Arana (negociante espanhol) com trinta ações cada; e João Pereira Darrigue Faro, João Samuel, Joaquim Antonio Pinheiro, Manuel do Nascimento da Matta, todos com cem ações cada. Dentre outros aspectos levantados nessa dissertação, essa Cia. merece novos estudos. Importante lembrar que João Pereira Darrigue Faro foi o 2º barão e 1º visconde com grandeza do Rio Bonito. Era ainda sócio do barão de Mauá e filho de Joaquim José Pereira Faro, 1º barão do Rio Bonito, sócio de Maxwell. Ver nota 446 (capítulo 3).

“graduações” e “partidos”, confundindo a “concordia pública com a fortuna e a força do estado”.

Esse discurso liberal de valorização da iniciativa privada e ao mesmo tempo corporativo se inseria no contexto da Regência Una do Conservador Pedro de Araújo Lima, um dos marcos iniciais do movimento centralizador regressista. Vitoriosos com a abdicação do Imperador Dom Pedro I em 1831, os liberais moderados promoveram inúmeras medidas políticas descentralizadoras dentre as quais o Código do Processo Criminal de 1832, que dava maior autonomia às elites locais na escolha dos chamados juízes de paz, principais autoridades municipais a partir desse código. Essas medidas federalistas são coroadas no Ato Adicional de 1834 que, embora tenha sido uma tentativa de conciliação entre os diferentes partidos políticos, concede maior autonomia aos municípios e províncias⁵²². Em fins dos anos 1830, os conservadores chamarão esse ato de “carta de anarquia” em virtude do intenso pipocar de revoltas nas várias províncias do Império, especialmente se aproveitando desse “federalismo” ou enfraquecimento do poder central⁵²³. Em 1839, ao menos três províncias estavam convulsionadas pelas revoltas da: Cabanagem no Pará, Balaiada no Maranhão e a Farroupilha no sul do país⁵²⁴. A bandeira da centralização política e a defesa da *política do contrabando negreiro*, discutida nos capítulos um e dois, foram elementos capitais

⁵²² Os Conselhos Gerais das províncias são convertidos em Assembleias Legislativas, mesmo que os presidentes de província ainda fossem indicados pelo regente. Cria-se também o Município (neuro) da cidade do Rio de Janeiro, a Corte, extingue-se o Conselho de Estado (símbolo do centralismo imperial) e institui-se a Regência Una, em substituição da Regência Trina. MATTOS, Ilmar. R., DOTTORI, Ella G. & SILVA, José Luiz W. da. *Brasil uma história Dinâmica*. 2º volume. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972.p. 70-71. A respeito dos conflitos e experiências na regência cf. GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial*. Volume II: 1831-1870. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

⁵²³ Vale recordar o clássico discurso de Bernardo Pereira de Vasconcelos sobre a sua “virada política”: “(...) fui Liberal; então a liberdade era nova no país, estava nas aspirações de todos, mas não nas leis; o poder era tudo: fui liberal. Hoje, porém, é diverso o aspecto da sociedade; os princípios democráticos tudo ganharam, e muito comprometeram; a sociedade, que então corria risco pelo poder, corre agora risco pela desorganização e pela anarquia. Como então quis, quero hoje servi-la, quero salvá-la: e por isso sou regressista. Não sou trãsfuga, não abandono a causa que defendo, no dia de seus perigos, de sua fraqueza; deixo-a no dia em que tão seguro é o seu triunfo que até o excesso a compromete. Quem sabe-se, como hoje defendo o país contra a desorganização, depois de o haver defendido contra o despotismo a as comissões militares, não terei algum dia de dar outra vez a minha voz ao apoio e a defesa da liberdade?... Os perigos da sociedade variam; o vento das tempestades nem sempre é o mesmo: como há de o político, cego e imutável, servir no seu país?” Extraído de: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&src=s&source=web&cd=4&cad=rja&ved=0CD4QFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.licp.uerj.br%2Fdownload%2Fbernardo_pereira_de_vasconcellos.rtf&ei=aZAQU76RGMK2kAfi1oHoBg&usg=AFQjCNEl3o89Wfz4K-WHN62unW563VuCmA&bvm=bv.61965928,d.eW0>. Acesso em 10/2/2014.

⁵²⁴ Sobre a Farroupilha ver: DACANAL, José Hildebrando (org.). *A Revolução Farroupilha: História e interpretação*. Porto Alegre: Ed. Mercado Aberto, 1985; PESAVENTO, Sandra Jatayh. *A revolução Farroupilha*. São Paulo: Brasiliense, 2003 (1ª ed. 1985). Sobre a Balaiada, ver: JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. *A Balaiada*. São Paulo: Brasiliense, 1998 (1ª ed. 1987).

do movimento regressista. O ato de 1834 será revisto em 1840 na Lei Interpretativa do Ato Adicional⁵²⁵, pouco depois da redação da “carta de fundação” da *Companhia Industrial e Commercial Fluminense*, que, ao ressaltar as ações dos particulares, não deixa de enaltecer a necessidade de coesão política e da força do estado.

Além de todos os negócios do patriarca Maxwell já mencionados até aqui, o grau de “enraizamento” desta família inglesa chega ao ponto de José Maxwell Filho (ou Junior), também componente da firma, ocupar cargos significativos da burocracia estatal do Império do Brasil. No início de 1845, esse negociante prestava o juramento de posse como juiz de paz “do 1º districto do Engenho Velho”⁵²⁶, junto com Luiz Gonsalves da Silva, João Miguel Gomes de Oliveira⁵²⁷. No mesmo ano, esse negociante já constava como tenente quartel mestre da Primeira Legião da Guarda Nacional⁵²⁸ e em finais de 1847 estava listado entre os “suplentes” de votantes da Freguesia do Engenho Velho, junto com o doutor Haddock Lobo⁵²⁹. Um ano antes, em novembro de 1846, por ocasião do “baptisado da Serenissima princesa a Sra D Izabel”, Maxwell Junior obtém o título de Cavaleiro da Ordem da Rosa, insígnia de nobreza que passa a destacar o seu nome e figura nos documentos e certamente na sociedade em geral⁵³⁰. Contudo, em outubro de 1848, José Maxwell Junior seria demitido, por solicitação própria, do “posto de tenente de quartel, mestre da 1ª legião”⁵³¹. E por fim, Junior “fazia as vezes do Consul” da Suécia e Noruega no Rio, quando da ausência do titular, Lourenço Gustavo Morsing.⁵³²

No que concerne à família Wright, o rastreamento de suas atividades particulares é bem mais difícil. Primeiramente, porque seus membros se revezavam na estadia carioca, estando sempre em trânsito com os portos norte-americanos. Em segundo lugar,

⁵²⁵ MATTOS, op. cit.; PARRON, op. cit.

⁵²⁶ “Editaes”, *Diário do Rio de Janeiro*, 25/1/1845, p. 2.

⁵²⁷ “Câmara Municipal”, *Diário do Rio de Janeiro* 03/03/1845, p. 3, ‘sessão em 17 de janeiro de 1845’.

⁵²⁸ *Almanak Laemmert para o anno de 1845*, p. 93. Criada nos primeiros anos da Regência em todas as províncias do Império, a Guarda Nacional era um corpo de militares cujo oficialato era eleito localmente. Assim como o Corpo permanente de Guardas Municipais, criado no Rio de Janeiro, ela tinha como objetivo a contenção de revoltas e mobilizações populares de todo tipo. Na Lei Interpretativa do Ato Adicional, há o remodelamento da Guarda Nacional, submetendo-a ao Ministério da Justiça e aos Presidentes de Província (escolhidos centralmente). Sobre isso: MATTOS, op. cit. 2004. Para visões um pouco distintas, ver: COSTA, op. cit.; e o clássico livro: URICOECHEA, Fernando. *O minotauro imperial*. São Paulo: Difel, 1978.

⁵²⁹ “Editaes”, *Diário do Rio de Janeiro*, 30/12/1847, p. 2.

⁵³⁰ “Interior”, *Diário do Rio de Janeiro*, 24/11/1846, p. 1, 2. *Almanak Laemmert para o anno de 1848*, p. 98. Nesta edição do almanaque, o símbolo de nobreza mais o número ‘6’ passam a acompanhar a sua indicação como tenente da Guarda Nacional.

⁵³¹ “Ordens do Dia”, *Diário do Rio de Janeiro*, 14/10/1848.

⁵³² *Almanak Laemmert para o anno de 1850*, p. 121.

não conhecemos aspectos sobre um “enraizamento” deles na Corte, tal qual o da família Maxwell. Para os Rudge tampouco temos informações. Há uma referência curiosa de Joseph N. Barney, oficial da marinha dos EUA nos anos 1850, sobre a opulência da casa de William Francis Jones; dizia ele: “*I should prefer it [Mr. Jones country residence] as a residence to the [Royal] palace*”⁵³³.

Ainda em nome da Maxwell Wright e Comp. o mapeamento das doações da empresa revela a explícita inserção da família Maxwell na sociedade carioca e brasileira da época. Logo em 1830, “a Maxwell Wright e Comp., e sua família”, leia-se José Maxwell, estava listado como um dos moradores “na rua detraz do Hospício, entre a Direita, e a rua da Valla, que subscreverão para o aumento do encanamento das agoas de Maracanaã, e de que foi Agente o Snr. Francisco Antonio Leite de Castro, para isso nomeado [tesoureiro]”; o valor era de 40\$000 rs.⁵³⁴ Mais de dez anos depois, a mesma empresa doava 100\$000 rs. “para o encanamento d’água, que para o hospital da mesma ordem mandou fazer a meza actual.” Tratava-se da “venerável ordem 3^a de S. Francisco de Paula”, da qual José Maxwell era devoto desde seu casamento até seu sepultamento em cemitério da mesma ordem⁵³⁵.

Há ainda mais três casos análogos. Primeiramente, na subscrição “a favor dos Habitantes da Villa de Campos, encarregada a Antonio Luiz Fernandes Pinto” no ano de 1833. Além do Marquês de Jundiahy e da empresa inglesa Samuel Phillips, a Maxwell Wright & Co. contribui com 100\$000 réis⁵³⁶. No ano seguinte, a firma contribui com 50\$000 dentro dos custos de “transporte” em “favor das pessoas necessitadas das Vilas de Diamantina e do Príncipe”.⁵³⁷ Já em finais de 1845, por causa do “desfalque que se verificou na tesouraria [geral do Tesouro Público] ... em consequência de pagamentos fictícios de bilhetes de loteriais, feitos [pelo] ex-fiel Domingos José da Costa Florim” durante a gestão do conselheiro Basilio José Pinto, o dito requisitava para si “quantias para o empréstimo sem juro e sem tempo feito”, o que foi realizado por inúmeras

⁵³³ *Apud*: JARNAGIN, op. cit., p. 120.

⁵³⁴ *Diário do Rio de Janeiro*, 21/04/1830, p. 1.

⁵³⁵ <http://www.cbg.org.br/baixar/cemiterio_catumbi_3.pdf> Acesso em: 08/02/2014. “Declarações”, *Diário do Rio de Janeiro*, 29/04/1841, p. 2. As empresas estrangeiras Samuel Phillips e Cairns Astley também doavam os mesmos 100 mil réis, enquanto o destacado traficante de escravos Manoel Pinto da Fonseca contribuía com 400 mil.

⁵³⁶ “Declarações”, *Diário do Rio de Janeiro* 28/02/1833, p. 1.

⁵³⁷ “Declarações”, *Diário do Rio de Janeiro* 08/03/1834, p. 1. Ver também: “Declarações”, *Diário do Rio de Janeiro* 26/06/1834, p. 2.

empresas, políticos e negociantes, inclusive a Eduardo Johnston e comp., grande exportadora de café nos anos 1850, e a Maxwell Wright e comp. credora de 400\$000⁵³⁸.

Dessa maneira, não se deve considerar esses movimentos como “investimentos propriamente ditos”. Não pelo baixo valor relativo das quantias – eram estratégias de promoção social, ao mesmo tempo em demonstram o grau de enraizamento da família Maxwell na sociedade brasileira da época. Mesmo as movimentações monetárias da empresa trabalhadas no capítulo dois, se inserem na lógica daquela sociedade na qual o *status* contava bastante.

Na esteira dos ensinamentos de Karl Polanyi, é preciso superar um o entendimento *formalista* da economia, ou seja, aquele que a identifica necessariamente a uma *economia de mercado*⁵³⁹. Essa *definição mercantil* do aspecto econômico tende a reduzir toda atividade econômica à troca ou comércio, bem como estipular uma natureza humana e uma racionalidade econômica *ahistórica* necessariamente propensa à maximização de lucros e redução de custos e gastos. Essa construção de vertente liberal transforma de maneira simplista o agente social num átomo individualista, um homem econômico utilitário⁵⁴⁰. A antropologia econômica de Polanyi implica num entendimento *substantivo* da economia⁵⁴¹, isto é, compreende-se o *econômico*, referente à “provisão para satisfazer atividades materiais”, como algo necessariamente enraizado na sociedade como um todo e no contexto histórico envolvido⁵⁴².

O desenvolvimento das atividades comerciais da Maxwell Wright & Co. a partir do porto do Rio de Janeiro teve dois conjuntos de resultados distintos porém integrados a um mesmo processo histórico. As idas e vindas das embarcações num contexto de incremento internacional das trocas comerciais entre as várias áreas do mundo atlântico,

⁵³⁸ *Diário do Rio de Janeiro* 07/01/1847, p. 3.

⁵³⁹ POLANYI, op. cit., 2012. p. 48.

⁵⁴⁰ POLANYI, op. cit., 2012. p. 274, 269.

⁵⁴¹ Sobre essas duas acepções do termo econômico, bem como sobre confusas apropriações do pensamento de Polanyi, ver: CANGIANI, Michele. “A teoria institucional de Karl Polanyi: a sociedade de mercado e sua economia ‘desenraizada’.” In: POLANYI, op. cit., 2012. p. 11-44.

⁵⁴² *Ibid.*, p. 273.

especialmente entre o Rio de Janeiro e portos norte-americanos, permitiu à empresa uma *expansão* internacional bem significativa. Como principal agente de exportação da *commodity* café, agora inserido num mercado de massa em expansão nos EUA e Europa, a firma promove na sua face brasileira tanto um aumento da variedade e volume de bens (e valores) cambiados quanto amplia seu *mapa geográfico* de atividades, ou seja, seu leque comercial de portos e regiões produtivas, bem como o conhecimento sobre essas distintas realidades⁵⁴³.

Paralelamente e de forma complementar, a empresa se expande *internamente*, se consolida como um agente econômico e social de amplo destaque na Corte Imperial, com vultoso cardápio de negócios. Essa dinâmica é mais perceptível na trajetória da família Maxwell. Pouco após a morte do patriarca José Maxwell, nos anos 1850, os referidos viajantes Daniel Parish e James Cooley assim se referiam ao seu enterro:

*In September, 1854, Sr. José Maxwell, the senior partner of this important firm, died; and probably the funeral of no other private citizen in the capital or the empire was ever attended by such a throng as that which followed to the grave the remains of this kind father, respected citizen, and honored merchant.*⁵⁴⁴

⁵⁴³ Para Jonas Vargas, a intermediação comercial entre regiões e produções tão diversas, o que incluía língua, padrões de medida e culturas diferentes, permitiu a formação de um *idioma mercantil atlântico*. Nessa dinâmica o negociante agia como um mediador entre as várias comunidades locais e o mundo. A escrita do livro pela empresa pode ser um bom exemplo dessa descrição. VARGAS, op. cit., p. 360, 363.

⁵⁴⁴ KIDDER, & FLETCHER, op. cit., p. 36.

Considerações Finais

“A viagem não acaba nunca. Só os viajantes acabam. E mesmo estes podem prolongar-se em memória, em lembrança, em narrativa.”

José Saramago em Viagem a Portugal

No primeiro dia do ano de 1859, o Correio Mercantil publicava o seguinte aviso:

Firma comercial. – A firma social de Maxwell, Wright e Comp. é continuada de hoje em diante pelos sócios W. H. D. C. Wright, Roberto Clinton Wright, João S. Wright, Guilherme [William] F. Jones Junior, João Mervencarrere e José Maxwell, retirando-se os Srs. Frederico Rudge, George Rudge Junior e Henrique Rudge.

*Rio de Janeiro, 1 de janeiro de 1859.*⁵⁴⁵

Se voltarmos à descrição da composição da empresa nos anos 1840, podemos perceber algumas mudanças na década de 1850. A primeira delas é a participação de João Mervencarrere na sociedade que terminava em 1859 e sua permanência na nova composição dos anos 1860. A outra modificação é a entrada de três novos membros da família Rudge, Frederico, George Junior e Henrique, ao longo dos anos 1850 e que agora deixavam a firma. Não se sabe ao certo o paradeiro de George (pai) nesta data. Dessa maneira, há a saída de todo um ramo familiar que fora muito importante nos negócios de José Maxwell (pai) prévios à constituição da Maxwell Wright & Co., vide a sociedade junto à John Rudge nos anos iniciais da década de 1820.

Sabe-se que a 22 de janeiro do mesmo ano de 1859 a sociedade Maxwell Wright & Co. tal qual existia até aí se extingue. O motivo central desse término, que na verdade era uma mudança como mostra o anúncio acima, estava relacionado à morte de José Maxwell em agosto de 1854. No documento de dissolução da dita sociedade, consta que Frederico Rudge, “sócio gerente e liquidante da firma”, teria solicitado já em 5 de dezembro do mesmo ano, os balanços finais das contas da empresa “feito com sciencia e aprovação da Viuva daquelle finado”⁵⁴⁶. Não se sabe se havia alguma pendência entre o ramo dos Rudes e os outros componentes da empresa, o que poderia explicar

⁵⁴⁵ “Anúncios”, *Correio Mercantil* 01/01/1859, p. 2.

⁵⁴⁶ *Arquivo Nacional do Rio de Janeiro Juízo Especial do Comércio da 1ª vara*, 1859, nº 2900, caixa 1340, gal. A, folha 2. Processo iniciado por Frederico Rudge (suplicante) e José Maxwell.

um lapso de cinco anos entre o grandioso enterro do “Sr. Maxwell”⁵⁴⁷ e a liquidação da sociedade. De qualquer forma, o motivo alegado para a separação estava explícito: “estamos pois dissolvida a sociedade pelo falecimento do referido José Maxwell”. O balancete demonstrativo da divisão de capitais e lucros indicava a parcela de 76:001\$365 rs. referentes somente ao falecido Maxwell, o que acabará quitado à sua viúva e família.⁵⁴⁸

É possível ainda que o rearranjo da Maxwell Wright & Co. de 1859, e a saída da família Rudge, tenha lhe dado um caráter “mais norte-americano” ou de preponderância da família Wright, se assim posso colocar a questão. Como vimos, os membros dessa família norte-americana se revezavam na permanência em terras cariocas, uma máxima seguida à risca: a de manter sempre um membro dessa nacionalidade no Rio de Janeiro⁵⁴⁹. Paralelamente, a permanência de vínculos entre agentes comerciais e políticos dos EUA e Brasil nesse polarizado contexto de pré-Guerra Civil poderia ser bem importante na própria defesa da instituição da escravidão, atacada pela campanha abolicionista internacional e cada vez mais fortalecida no Norte dos Estados Unidos da América. Não é à toa que a empresa é caracterizada pela historiadora Laura Jarnagin como uma das principais promotoras das ligações entre essas duas margens atlânticas bem como uma das facilitadoras das tentativas de imigração de parte da elite confederada do *Deep South* para terras tupiniquins.⁵⁵⁰

Contudo, essas conjecturas nada mais são do que sugestões e possibilidades a novas empreitadas. Os impactos da Lei Eusébio de Queiroz e os rumos dos capitais antes utilizados nos comércios de fomento ao tráfico e até do próprio comércio de cativos, as consequências nas formas de organização da empresa oriundas do novo Código Comercial, e os resultados das ferrovias na dinâmica de exportação do café são

⁵⁴⁷ KIDDER, Daniel Parish & FLETCHER, James Cooley. *Brazil and the Brazilians: Portrayed in Historical and Descriptive Sketches*. Philadelphia: CHILDS & PETERSON, 1957. Disponível em: <<https://ia600502.us.archive.org/5/items/brazilbrazilians00kidd/brazilbrazilians00kidd.pdf>>

⁵⁴⁸ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Juízo Especial do Comércio da 1ª vara, 1859, nº 2900, caixa 1340, gal. A, folha 14.

⁵⁴⁹ JARNAGIN, Laura. *A Confluence of Transatlantic Networks. Elites, Capitalism, and Confederate Migration to Brazil*. The University of Alabama Press Tuscaloosa, Alabama: 2008. p. 111.

⁵⁵⁰ Ibid., p. 143, 144. Sobre o envolvimento indireto da empresa no negócio negro no pós-1850: MARQUESE, Rafael de Bivar. “Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil”. *Almanack. Guarulhos*, n.05, 1º semestre de 2013a. p. 57, 58. Ainda segundo Jarnagin, “by the time of the U. S. Civil War, Maxwell, Wright & Company was a major force in the Rio coffee market.” Ibid., p. 137.

algumas das questões a serem trilhadas nas pesquisas sobre empresas exportadoras como a Maxwell Wright & Co. Mas isso, é uma outra história...

A análise das formas de atuação da empresa Maxwell, Wright e Co. até meados dos oitocentos permite afirmar que do ponto de vista organizacional ela se constituía como uma daquelas empresas comerciais de “propriedade familiar, inseridas em uma densa rede de intercâmbio comercial”⁵⁵¹ de circuitos atlânticos traçados entre regiões dos EUA, Europa e dentre outras áreas produtivas daquela economia atlântica. Esta forma *empresarial familiar*, tal como se entende a Maxwell Wright e Co., tendia para uma estrutura *descentralizada*, ou seja, não se tratava de uma filial submetida a uma sede norte-americana ou inglesa⁵⁵².

A tônica das atividades da firma Maxwell, Wright e Co. a partir da cidade do Rio de Janeiro se concentrava na esfera da *circulação de mercadorias*, como uma expressão do *capital mercantil* e do *capital usurário*⁵⁵³. A sua fórmula básica de acumulação se caracterizava por “comprar para vender mais caro” os itens produzidos por outrem⁵⁵⁴. Apesar de abarcar inúmeros outros circuitos comerciais, era a dinâmica da exportação do café brasileiro integrada à importação de farinha de trigo norte-americana que constituía o eixo essencial de acumulação da empresa, razão maior de seu desenvolvimento e opulência.

Destarte, apreendemos a importância da economia do café para a empresa e para o próprio processo de construção do Estado brasileiro. Ao mesmo tempo, a relevância dos mercados norte-americanos ficou mais do que evidente. Sem o singular crescimento

⁵⁵¹ ARRIGHI, Giovanni, BARR, Kenneth e HISAEDA, Shuji. “A transformação da empresa capitalista”. In: ARRIGHI, Giovanni e SILVER, Beverly J. (Org.). *Caos e Governabilidade no moderno sistema mundial*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. UFRJ, 2001. p. 111, 112. Ainda segundo Arrighi, isso se dava numa época em que a Inglaterra e suas empresas funcionavam como entreposto de intermediação comercial e financeira da economia mundial. *Ibid.*, p. 135.

⁵⁵² Diferentemente da “*integração vertical dos subprocessos de produção e intercâmbio que viria a se tornar característica dominante da organização empresarial* [típica das corporações norte-americanas] no século XX.” *Ibid.*, p. 137.

⁵⁵³ MARX, K. *O Capital: crítica da economia política: livro I*. Tradução de Reinaldo Sant’Anna. 22ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 194.

⁵⁵⁴ *Ibid.*, p. 186, 863, 864.. Sobre a hegemonia do capital comercial no período abordado ver: MATTOS, Ilmar. *O Tempo Squarema*. São Paulo: Hucitec, 2004. p. 89, 96 e 97; MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio: contribuição à Revisão Crítica da Formação e do Desenvolvimento da Economia Brasileira*. 10 ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998. p. 56. O que era o caso de outras firmas importante do período como a poderosa Samuel Phillips; sobre ela, ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. Finanças e Comércio no Brasil da primeira metade do século XIX: a atuação da firma inglesa Samuel Phillips & Co, 1808-1831. In: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: Os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2012. p. 237-245.

populacional e econômico dos Estados Unidos da América não há como compreender o “boom” da expansão cafeeira, primeiramente nas atividades portuárias de exportação e importação, mas também na própria dinâmica agrícola, apesar dos condicionantes “internos” ou “endógenos” a esse sistema escravista em expansão.

Contudo, as operações da firma apresentavam inúmeros outros circuitos e empreendimentos. Essa ampla variedade de negócios incluía atividades comerciais propriamente ditas, ou seja, aquelas em que a empresa comprava os produtos num local e os revendia em outros, como o comércio de alimentos, tecidos, carnes, utensílios de todo tipo, madeiras, etc. Em outros casos, como no negócio pesqueiro, a firma contratava navios ou partilhava os custos das operações e depois de um tempo mais largo acumulava os derivados da atividade como o azeite de peixe e o molho de barbatana que eram revendidos no Rio e nos EUA.

Atestamos ainda uma significativa movimentação monetária para várias praças de comércio, como a região do Rio da Prata, Estados Unidos da América, portos da África e até Ásia. Mais salutar ainda seja o cenário dos devedores da empresa, que incluía desde pequenos comerciantes até homens bem abastados da cidade do Rio de Janeiro.

Na época em que se comercializavam livros ao lado de escravos, como na casa do leiloeiro *J. Bouis*⁵⁵⁵, a Maxwell, Wright & Co. não chegou, até onde se sabe, ao comércio direto de cativos, embora o tenha feito no caso dos livros⁵⁵⁶. De qualquer maneira, viajamos pelas relações da empresa com a escravidão e com o tráfico, vimos que suas atividades fomentavam e muito esse comércio, na sua forma legal ou como contrabando. Para além da sua ligação sistêmica via exportação do café, que

⁵⁵⁵ Referência direta ao seguinte anúncio de J. Bouis “*um leilão de escravos de ambos os sexos, por conta de vários particulares*”, “*em sua casa na rua do Ouvidor n. 90, ... entre os quaes há uma escolhida porção de moleques e molecas, varias mucamas muito prendadas, pretos para todo o serviço [...] Para vender for a do leilão há também alguns pretos, e um rico oficial de alfaiate. As condições de saúde e boa venda serão afiançadas como sempre. O anunciante aproveita esta ocasião para informar o público, que em consequência das repetidas encomendas das quaes o estão honrando, acha-se habilitado para servir prontamente as pessoas que se quiserem utilizar do seu préstimo, quer seja para compra como para vender escravos; de mais deve também dizer que tem correspondências para o interior, e que seja qual for a porção de escravos que se queira vender por junto, imediatamente se pagará a vista o importe, pois que a casa tem relação com capitalistas a este respeito. [...] Leilão de livros, quadros a óleo, lithografias, e uma não de 70 peças*” na casa do mesmo J. Bouis.” – “Leilões”, *Diário do Rio de Janeiro*, 20/08/1842, p. 3.

⁵⁵⁶ “Leilão”, *Diário do Rio de Janeiro*, 29/08/1845, p. 3. “[...] *uma grande porção de livros vindos dos Estados-Unidos, no idioma inglez, constando quase todos de obras de merecimento, dos mais celebres autores ingleses e americanos,*” em idioma “inglez”.

pressupunha até 1850 a expansão da escravaria no Vale via tráfico, tanto o comércio de embarcações quanto as trocas diretas com a costa africana se integravam à dinâmica do infame negócio.

Acima de tudo, destaca-se o caráter *atlântico* das principais atividades da firma, seja no essencial circuito café-farinha de trigo, seja no comércio dos derivados da pecuária. Até no caso da pesca, cujos navios baleeiros incluíam também o Pacífico Sul e Nova Zelândia, o consumo do azeite de peixe se espalhava por portos do Império, mas também dos EUA.

Até meados do século, a empresa era formada de dois núcleos familiares. O enraizamento prévio de José Maxwell permitiu o rápido deslanche das atividades da firma, cujas conexões norte-americanas trabalharam em prol do desenvolvimento do comércio do café com o “gigante” do Norte. Ao mesmo tempo, esse boom de negócios resultou na sedimentação da família Maxwell em terras sul-americanas. Mesmo que muito da sociabilidade dessa família inglesa tenha se dado entre britânicos, vide os casamentos de suas filhas e etc., o “Sr. Maxwell” se tornou uma figura de grande importância social na Corte de meados do século. Seus negócios incluíam a participação de figuras expoentes da política imperial como Torres Homem e Bernardo Pereira de Vasconcelos. Talvez, num exagero retórico, o desenvolvimento combinado do trapiche da cidade e das atividades da empresa seja uma espécie de *metonímia* da relação mais ampla entre crescimento do porto carioca e da economia exportadora do café.

Enfim, o estudo de um verdadeiro leque amplo de negócios da Maxwell Wright & Co. permite a apreensão da dinâmica dessas próprias atividades econômicas e sua inserção política e social, partindo, é claro, da ótica de ação da firma. Assim, a perspectiva de História Empresarial assumida nesta dissertação nos possibilita ir além de certa abordagem de estudo das empresas com foco exclusivo na sua agência e/ou atuação empresarial. Em consonância à proposta do historiador catalão Josep Fontana, assumimos a posição deste pensador para quem *a história econômica*, mais do que “*una variedad temática de la historia*”, é um “*modo de hacer la historia*”. Isto é, “*no se limita a analizar las actividades económicas aisladamente, sino que las situa en un contexto más amplio, con la intención de explicar la naturaleza de los hechos*”

sociales”⁵⁵⁷. Assim, evitando a atomização dos fatores (e dos atores sociais), Fontana defende o inter-relacionamento entre as partes componentes de um dado sistema econômico.⁵⁵⁸

Em sintonia a esse procedimento embora no estudo doutra temática, Ricardo Salles também busca a ligação das práticas sociais dos agentes estudados, no seu caso os escravos e/ou componentes da classe senhorial, a processos históricos mais amplos. Segundo ele, “o conhecimento histórico, por mais circunscrito, por mais microscópico que seja, parte sempre de uma compreensão do quadro histórico geral – que requer, portanto, explicações e análises gerais – para o estudo das realidades particulares”.⁵⁵⁹

Destarte, a título conclusivo, precisamos reintegrar a agência dos negociantes e a rede de circuitos traçados sob interesses da escravidão e da economia cafeeira, a outros aspectos econômicos fundamentais do Império do Brasil. Segundo Tâmis Parron,

*se o comércio legal [de cativos] era regido, parcialmente, pelo padrão da demanda de pequenos proprietários, o contrabando parece ter sido, sobretudo, negócio de abastados fazendeiros produtores de café. Daí o deslanche da agroexportação no Vale. Responsável por 18% da produção mundial de café na década de 1820, o Brasil alcançou 52% do mercado internacional em 1850, quando mais de 90% de seus grãos eram escoados pelo Rio de Janeiro, cuja província, sozinha, perfazia 79% da safra nacional*⁵⁶⁰.

Isso atesta a interdependência necessária entre contrabando de escravos, expansão cafeeira do Vale do Paraíba e as exportações deste produto pelo porto carioca. Sem as embarcações de empresas como a Maxwell, Wright e Co., líder no ranking de exportações do café brasileiro em meados do XIX, que ao cruzar o *mar* formavam esses circuitos conectores entre os *espaços produtivos* e seus mercados em desenvolvimento, fica difícil apreender o funcionamento tanto da economia cafeeira quanto da dinâmica atlântica dos oitocentos.

⁵⁵⁷ FONTANA, Josep. “El Futuro de la História Económica”. *Reflexões sobre a História Económica*, nº1, out. 2012. p. 26.

⁵⁵⁸ *Ibid.*, p. 21.

⁵⁵⁹ SALLES, Ricardo. *E o Vale era o escravo: Vassouras, século XIX – senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 24.

⁵⁶⁰ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826/1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p. 165.

Integradas a esses movimentos, as atividades da firma contribuíram decisivamente para o incremento da opulência, do poder e dos plantéis de escravos⁵⁶¹ de uma fração da classe senhorial brasileira, naquele momento em formação; aquela que *reinventa a herança* do comércio de escravos em contrabando⁵⁶²; ao mesmo tempo em que converte o Vale no “Coração do Império”⁵⁶³.

⁵⁶¹ Marquese e Tomich demonstram que os grandes plantéis de escravos do município de Vassouras se concentraram nas mãos de grandes fazendeiros exatamente durante o auge da expansão cafeeira e da vigência do tráfico atlântico, entre os anos de 1835 e 1850. MARQUESE, Rafael & TOMICH, Dale. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café”. In: GRINBERG, Keila & SALLES, Ricardo (orgs.). Coleção *Brasil Imperial*. 3 volumes. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. p. 368, 369.

⁵⁶² Alusão direta à frase: “*reaberto em novas bases políticas, o contrabando também radicou em novas bases sociais. Se foi uma herança, também foi uma reinvenção,*” para quem o contrabando era exercido por uma “nova comunidade mercantil”, distinta da fase de comércio lícito. PARRON, Tâmis. op. cit., p. 169. Ainda para este autor, o contrabando era um poderoso índice da hegemonia de um grupo social prestigioso (fazendeiros do Vale expandido) e do grupo político do Regresso. Ibid. 176. Ver também: MARQUESE, Rafael & TOMICH, Dale. op. cit., p. 344.

⁵⁶³ SALLES, Ricardo. “O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado”. *Almanack. Guarulhos*, n.04, 2º semestre de 2012. p. 43.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. Fontes Primárias

1.1 Impressas:

1- Periódicos⁵⁶⁴:

- a) *Jornal do Commercio*: de 1827 a 1840
- b) *Diário do Rio de Janeiro*: de 1822 a 1849, e 1854
- c) *Diário do Governo*: 1823, 1824
- d) *Diário de Saúde*:
- e) *O Verdade*:
- f) *O Despertador*:
- g) *O Constitucional*:
- h) *Gazeta do Rio de Janeiro*: 1821
- i) *Correio Mercantil (e Instructivo, Político, Universal)*: 1854
- j) *Pedro II*: 1854
- l) *Anaes de Medicina*: 1850
- m) *Correio Oficial*: 1840

2 – Almanagues:

a) IHGB:

‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1811’. In: *Revista do IHGB*, v. 282, jan-mar de 1969, pp. 97-236.

‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1816’. In: *Revista do IHGB*, v. 268, 1965, pp. 179-330.

⁵⁶⁴ Com a exceção do *Jornal do Commercio*, todos os periódicos estão disponíveis na ótima Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

‘Almanach do Rio de Janeiro para o ano de 1817’. In: *Revista do IHGB*, v. 270, 1966, pp. 211-370.

‘Almanach do Rio de Janeiro para o anno de 1824’ in: *Revista do IHGB*, v. 278, jan-mar, 1968, p. 197.

b) Almanaque Lammaert:

http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/almanak/almanak.htm

Edições: de 1844 a 1854

c) Biblioteca Nacional:

Pequeno Almanak: anos 1827, 1842 e 1843

Anuário político, histórico e estatístico do Brasil. Rio de Janeiro: Firmin Didot Irmãos, 1846.

3 - Livros e internet:

MAXWELL, WRIGHT e Co. *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*. Baltimore: Sherwood & Co., printers, 1841. Extraído do site: <http://www.archive.org/details/commercialforma00maxwgoog> ; projeto *American Libraries*.

KIDDER, Daniel Parish & FLETCHER, James Cooley. *Brazil and the Brazilians: Portrayed in Historical and Descriptive Sketches*. Philadelphia: CHILDS & PETERSON, 1957. Disponível em: <https://ia600502.us.archive.org/5/items/brazilbrazilians00kidd/brazilbrazilians00kidd.pdf>

VASCONCELOS, Barão de e SMITH VASCONCELOS, Barão de (orgs.). *Arquivo Nobiliarchico Brasileiro*. Lausanne: La Concordia, 1916.

Maryland Historical Society; Wright-May-Thom Family Papers (1727), 1802-1965 <http://archive.mdhs.org/Library/Mss/ms002416.html>

New Bedford Whaling Museum: <http://www.whalingmuseum.org/explore/library/maps-charts>

1.2 Manuscritas:

4 – Arquivos:

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - Juízo Especial do Comércio da 1ª vara, 1859, n. 2900, caixa 1340, galeria A.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro – Supremo Tribunal de Justiça, 1831-1838, BU.0.RCI.0645BU.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - Órfãos e Ausentes 1ª vara, n. 812, caixa 4065, inventário de Claudianna Maria do Espírito Santo.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - Juizado de Órfãos e Ausentes 1ª vara, n. 2057, caixa 4179, inventário de José de Sousa Pinto.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro - Juizado de Órfãos e Ausentes 1ª vara, n. 1160, caixa 41269, inventário de Francisco Luiz Morey.

Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro, série HM 47389, caixa 2359.

II. Fontes Secundárias:

1. Artigos:

BAPTIST, Edward E. “A Segunda Escravidão e a Primeira República Americana”. *Almanack. Guarulhos*, n.05, 1º semestre de 2013. p. 5-41.

BARROS, José D’Assunção. “Os sistemas econômicos e suas formas de racionalidade”. *Revista de Economia*, v. 38, n. 1 (ano 36), jan./abr. Editora UFPR. 2012. p. 109-131. Disponível em: <http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/economia/article/viewFile/28288/18754>

BORGES, Magno Fonseca. GRINBERG, Keila. SALLES, Ricardo. “Rebeliões escravas antes da extinção do tráfico.” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 235-270.

CAILLÉ, Alain. “A dominância do Mercado”. In: LACOSTE, Yves (coord.). *Ler Braudel*. Campinas: Papyrus, 1989. p. 97-135.

CAPELA, José. “Os Pinto da Fonseca”. In: CAPELA, José. *Conde de Ferreira & Cia.: traficantes de escravos*. Porto: Ed. Afrontamento, 2012. p. 161-186.

CERQUEIRA, Hugo E. A. da Gama. *O Discurso Econômico e suas condições de possibilidade*. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2000. 20 p. (Texto para discussão nº 143)

CORRÊA, Roberto Lobato. “Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão”. In: FANI, Ana (org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

COSTA, Wilma Peres. "A Economia Mercantil Escravista Nacional e o Processo de Construção do Estado no Brasil (1808-1850)". In: LAPA, José Roberto do Amaral. & SZMRECSÁNYI, Tamás (orgs). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 1996. p. 147-159.

CRUZ, Maria Cecília Velasco. “O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces” In: *Tempo*. Universidade Federal Fluminense, Departamento de História. nº 8. (Agosto 1999). Rio de Janeiro: 7 Letras, 1999. p. 123 – 141

DIAS, Maria Odila Silva. “A Interiorização da Metrópole (1808-1853)”. In: MOTTA, C. G. *1822: Dimensões*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1972. p.160-184.

ELLIS, Miriam, 1973, “Escravos e assalariados na antiga pesca da baleia”. In: PAULA, Eurípedes Simões de (org.). *Trabalho livre e Trabalho escravo*. Anais do VI Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Vol.1. São Paulo, 1973.

FONTANA, Josep. “El Futuro de la História Económica”. *Reflexões sobre a História Econômica*, nº1, out. 2012. p. 9-26.

GRADEN, Dale T. “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858”. *Afro-Ásia*, n. 35, 2007. p. 9-35.

GUNTHER, Louise. *British Merchants in Nineteenth-century Brazil: Business, Culture, and Identity in Bahia, 1808-1850*. OXFORD: Centre for Brazilian Student/University of Oxford, 2004.

HARBER, S e KLEIN, H. “As conseqüências econômicas da Independência brasileira”. *NOVOS ESTUDOS*. n. 33, 1992. p. 236-248.

KULA, Witold. “Da Tipologia dos Sistemas Econômicos”. In: FOURASTIÉ, J. (org.). *Economia*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1979.

MAMIGONIAN, Beatriz e GRINBERG, Keila (org.) "Dossiê – 'Para inglês ver?'" Revisitando a Lei de 1831." *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, n.os 1/2/3, Jan/Dez 2007. p.87-340

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. "A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão." In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 207- 233.

MARQUESE, Rafael & TOMICH, Dale. "O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café". In: GRINBERG, Keila & SALLES, Ricardo (orgs.). *Coleção Brasil Imperial*. 3 volumes. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. p. 339 – 383.

MARQUESE, Rafael de Bivar. "Estados Unidos, Segunda Escravidão e a Economia Cafeeira do Império do Brasil". *Almanack*. Guarulhos, n.05, 1º semestre de 2013. p. 51-60.

MARQUESE, Rafael de Bivar. "As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira". *REVISTA DE HISTÓRIA SÃO PAULO*, Nº 169, p. 223-253, JULHO / DEZEMBRO 2013.

MARX, Karl. *A crise monetária na Europa. Lutas Sociais*, São Paulo, n.23, 2º sem. 2009. p.133-136. Disponível em: <http://www.pucsp.br/neils/downloads/12-marx.pdf>

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. "Negócios, independência e o primeiro banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios". In: *Tempo*. Universidade Federal Fluminense, Departamento de História. Vol. 8. Nº 15. (Jul. - Dez.) Rio de Janeiro. 7 Letras. 2003. p. 71 - 91.

PINTO, Virgílio Noya. "Balanço das transformações econômicas no século XIX". In: MOTTA, Carlos Guilherme. *Brasil em perspectiva*. 3ªed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1971.

POLANYI, Karl. "La economía como actividad institucionalizada". In: POLANYI, Karl, ARENSBERG, Conrad M. & PEARSON, Henry W.(dir.). *Comercio Y Mercado en los Imperios antiguos*. Barcelona: Labour Universitaria, 1976. p. 289-315.

RIBEIRO, Gladys S. & PEREIRA, Vantuil. "O Primeiro Reinado em revisão". In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 137-173.

SALLES, Ricardo. "O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado". *Almanack*. Guarulhos, n.04, 2º semestre de 2012. p. 5-45.

SLUYTER, Andrew. “The Hispanic Atlantic’s tasajo trail”. *Latin American Research Review*, vol. 45, n.1. 2010. p. 98-120.

TOMICH, Dale W. “O Atlântico como espaço histórico”. *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 26, n. 2, 2004. p. 221-240.

TOPIK, Steven, and SAMPER, Mario. “The Latin American Coffee Commodity Chain: Brazil and Costa Rica”. In: FRANK, Zephyr. MARICHAL, Carlos & TOPIK, Steven. *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500–2000*. Duke University Press. 2006. p. 118-146.

VILLA, Carlos Valencia. “Café negro com pan: vínculos comerciais entre Virginia y Rio de Janeiro em El siglo XIX”. Texto apresentado no CLADHE III. 2012. p. 1-25

2. Teses e livros:

ABREU, Maurício. *Geografia Histórica do Rio de Janeiro*. Volume 1 (1502-1700). Rio de Janeiro: Andrea Jakobson Estúdio e Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2010.

ARRIGHI, Giovanni, BARR, Kenneth e HISAEDA, Shuji.. “A transformação da empresa capitalista”. In: ARRIGHI, Giovanni e Silver, Beverly J. (org.). *Caos e Governabilidade no moderno sistema mundial*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. UFRJ, 2001, p. 107-159.

BACHA, Edmar e GREENHILL, R. *Marcelino Martins & Edward Johnston, 150 anos de café*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Salamandra Ed., 1992.

BERUTE, Gabriel. *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Porto Alegre, 2011. Tese de Doutorado em História. UFRGS. PPGH.

BETHEL, Leslie. *A Abolição do comércio brasileiro de escravos*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BOSI, Alfredo: “A escravidão entre dois liberalismos”. In: *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p. 194-245.

BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do Capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

_____. “Os Instrumentos da Troca” & “A Economia em Face dos Mercados”. In: *Civilização Material e Capitalismo*. Vol. 2 (Os Jogos das Trocas). São Paulo: Martins Fontes, 1996. p. 11-198.

CARDOSO, Ciro F.S e BRIGNOLI, Héctor. *Os Métodos da História*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Ed.Graal, 1979.

CARDOSO, Ciro F. S. & VAINFAS, R. (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1997.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole: fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.

CARVALHO, José Murilo de. *A Construção da Ordem. A Elite Política Imperial*. Rio de Janeiro: Editora Campus Ltda. 1980.

CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume do Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

CORREIA, Henrique Lacerda de Afonso. *A presença inglesa no Brasil*. Monografia UFF. Niterói, 2004.

COSTA, Emilia Viotti da. *Coroas de Glória, Lágrimas de Sangue: A rebelião dos escravos de Demerara*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

DIAS, Camila Baptista. *A Pesca da Baleia no Brasil Colonial: Contrato e Contratadores do Rio de Janeiro no século XVII*. Niterói, 2010. Dissertação de Mestrado em História. UFF. PPGH

DONGHI, Tulio Halperín. *Guerra y finanzas em los origenes del estado argentino (1791-1850)*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2005.

ECO, Umberto. *Como se faz uma tese em ciências humanas*. 5ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 1991.

ELIAS, Norbert. *Mozart: sociologia de um gênio*. Rio de Janeiro: Zahar, 1995.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder. Formação do Patronato Político Brasileiro*. 4ª Ed. Porto Alegre: Editora Globo, 1977. vol. 1.

FAIRCLOUG, Norman. *Discurso e mudança social*. Coordenação da tradução, revisão técnica e prefácio de Izabel Magalhães. Brasília: Ed da UNB, 2001.

FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa ventura. Acumulação e hierarquia mercantil na praça do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. rev. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira. 1998.

_____. “Economia brasileira no século XIX: mais do que uma *plantation* escravista exportadora”. In: LINHARES Maria Yedda L. (org.). *História geral do Brasil*. 6ª. ed. Atualizada. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

_____. *Barões do Café e sistema agrário escravista: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888)*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013.

FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

GORENSTEIN, Riva. “Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830)”. In: *Negociantes e Caixeiros na Sociedade Independência*. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultural, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração. 1993. p. 125 – 260.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “O Comércio Inglês no Império do Brasil: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co, 1824-1854”. In: (org.) CARVALHO, José Murilo de. *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. “O ‘comércio de carne humana’ no Rio de Janeiro: o negócio do tráfico negreiro de João Rodrigues Pereira de Almeida e da firma Joaquim Pereira de Almeida & Co., 1808-1830 - primeiros esboços”. In: BITTENCOURT, Marcelo, RIBEIRO, Alexandre e GEBARA, Alexsander (org.). *África passado e presente: II encontro de estudos africanos da UFF*. Niterói : PPGHISTÓRIA-UFF, 2010.

_____. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: Os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2012.

HOBBSAWM, Eric J. *Sobre a História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 5ªed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. “Sobre uma doença infantil da Historiografia”. In: *Para uma nova História*. Organizador: Marcos Costa. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004. p. 113-129.

HONORATO, Cezar T. *O Polvo e o Porto: a Cia. Docas de Santos (1870-1914)*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

HORNE, Gerald. *O Sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

JANOTTI, Maria de Lourdes Mênaco. *A Balaiada*. São Paulo: Brasiliense, 1998 (1ª ed. 1987).

JARNAGIN, Laura. *A Confluence of Transatlantic Networks. Elites, Capitalism, and Confederate Migration to Brazil*. The University of Alabama Press Tuscaloosa, Alabama: 2008.

JOHNSON, Harold. “Investigação preliminar sobre dinheiro, preços e salários no RJ (1763-1823)”. In: *Camponeses e Colonizadores: Estudos de História Luso-Brasileira*. Lisboa: Editora Estampa, 2002.

KULA, Witold. *Problemas y método de la historia económica*. Barcelona: Península, 1973.

LEVY, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro Através de Suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro, Editora da UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

LLOYD, Christopher. “Explicando a História das estruturas econômicas e sociais”. In: *As estruturas da história*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1995.

LOBO, Eulália L. “História Empresarial”. In: CARDOSO, Ciro F. S. & VAINFAS, R. (org.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. Tradução de Janaína Amado. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política: livro I*. Tradução de Reinaldo Sant’Anna. 22ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MATTOS, Ilmar R. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: Hucitec, 2004.

MATTOS, Ilmar. R., DOTTORI, Ella G. & SILVA, José Luiz W. da. *Brasil uma história Dinâmica*. 2º volume. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1972.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio: contribuição à Revisão Crítica da Formação e do Desenvolvimento da Economia Brasileira*. 10 ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998.

MONTELEONE, Joana. *Sabores Urbanos: alimentação, sociabilidade e consumo (São Paulo 1828-1910)*. São Paulo, 2008. (Dissertação de Mestrado). USP. PPGHE.

MUNIZ, Célia Maria Loureiro. *Os Teixeira Leite: trajetórias e estratégias familiares em Vassouras no século XIX*. Rio de Janeiro, 2005 (mimeo)

NEEDELL, Jeffrey. *The Party of Order. The Conservatives, The State and Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831-1871*. Stanford: Stanford University Press, 2006.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826/1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PEIXOTO, Rafael Cupello. *O poder e a lei: O jogo político no processo de elaboração da “lei para inglês ver” (1826-1831)*. Niterói, 2013. Dissertação (Mestrado em História). UFF. PPGH.

PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da Corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade dos setecentos*. Niterói, 2009. Tese de Doutorado em Economia Política e História Econômica. UFF. PPGE.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A revolução Farroupilha*. São Paulo: Brasiliense, 2003 (1ª ed. 1985)

PIÑEIRO, Theo Lobarinhas. *Os Simples Comissários: Negócios e Política no Brasil Império*. Niterói, 2002. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH.

POLANYI, Karl. *A grande Transformação. As origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

_____. *A subsistência do homem e ensaios correlatos*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

PRADO Jr., Caio. *História Econômica do Brasil*. 14ª Ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1971.

REIS, João José & SILVA, Eduardo Silva (orgs.). *Negociação e conflito: resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

RESTIER, Aureliano. *Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro: terras e fatos*. Rio de Janeiro: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204430/4101442/sao_sebast_rj_terras_fatos.pdf

SALLES, Ricardo. *E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SWEIGART, Joseph E. *Coffe factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850/1888*. New York: London: Garland Publishing, 1987.

TAVARES, Luis Henrique Dias. *O Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1998.

TOMICICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.

VARGAS, Jonas Moreira. *PELAS MARGENS DO ATLÂNTICO: Um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas*

em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX). Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História). UFRJ. PPGH.

VILLA, Carlos Valencia. *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH.